Gli incontri per l'occupazione

illustratofiat

spedizione in abbonamento postale - gruppo III/70 - pubblicazione non in vendita - periodico mensile

anno XXII - n. 10 - ottobre 1974

racconta

tutto sulla 131

mirafiori

La Fiat presenta un nuovo modello d'automobile: la « 131 mirafiori ». E' un avvenimento tecnico e sociale di per sé; lo è ancora di più per il momento particolare in cui questa nuova vettura nasce e verrà prodotta in migliaia e migliaia di esemplari. Dallo scorso autunno l'economia europea — quella italiana in particolare — è in fase critica. La crisi generalizzata dell'energia, i sintomi di recessione a livello internazionale, e — per il nostro Paese — i gravi squilibri della bilancia dei pagamenti, hanno provocato inquietudine, malessere e previsioni negative. Non sono, purtroppo, preoccupazioni vane o esasperate: i pericoli esistono, e non si superano con la rassegnazione e l'inerzia. Proprio in questo momento nasce la nuova Fiat, testimonianza tangibile dell'impegno, dell'applicazione e della validità del lavoro dell'azienda automobilistica; un atto di fiducia, quasi una sfida concreta al travaglio e alla crisi di oggi. Un punto di partenza per il domani.

10

illustratofiat racconta tutto sulla **131 mirafiori**

E' nata la « 131 mirafiori », l'auto che vuole essere un atto di fiducia nel futuro. E' prodotta in undici versioni e sarà esposta in anteprima per i dipendenti nella palestra di via Guàla. A pagina 5 il biglietto da ritagliare e consegnare all'ingresso.

Dossier « 131 mirafiori » pag. 3-5

La situazione, oggi pag. 6

Le donne collaudatrici. La nota del medico pag. 7

Si può fare la spesa con gli assegni? pag. 9-11

Chi siamo, come viviamo: l'autista pittore pag. 15-16

Contingenza. Le norme che regolano il rimborso spese. Calendario Centro culturale e sportivo pag. 17

Scuola guida in Usa e URSS pag. 18-19

Vite parallele di due operai: al Nord e al Sud pag. 21

La nuova legge sui fitti pag. 23

Centri Olimpia pag. 25

Sport pag. 27

Le rubriche: cinema, Italia in pentola, piante e fiori, medicina, moda, fotografia, libri, dischi, arredamento, filatelia pag. 29-33

Fumetti e giochi pag. 34

Lettere di lavoratori pag. 35-36

Questo numero di illustratofiat è stato chiuso in tipografia il giorno 25 settembre alle ore 12,30.

illustratofiat

periodico mensile del gruppo Fiat

Anno XXII - Numero 10

Sandro Doglio direttore responsabile

Direzione e redazione: Corso Marconi, 10 - Torino - Telef. 65.651

Pubblicità: P E C, via Amedeo Avogadro 22, Torino - Telef. 531.009

Tipografia: Editrice La Stampa S.p.A., via Marenco 32 - Torino

Registr. presso il Tribunale di Torino il 3-12-'53

Printed in Italy

DOMENICA del CORRIERE

Questa fotografia, premiata dalla « Domenica del Corriere », è stata scattata da un lettore e mostra un'assurdità: le strisce pedonali finiscono contro il guard-rail

Amica

I restauratori di auto d'epoca hanno una scuola privata

Il borgo di San Leo, celebre per la rocca medievale dove morì nell'agosto del 1795 Giuseppe Balsamo conte di Cagliostro, oggi ha un nuovo motivo di curiosità: è stata aperta una scuola internazionale di restauro di auto d'epoca.

In una costruzione eretta ai margini del borgo, proprio sotto i torrioni della rocca, è stata allestita una attrezzata officina meccanica che consente di ricostruire qualsiasi parte mancante del motore, una carrozzeria e un reparto tappezzeria che realizza rivestimenti interni con tessuto, pelle, finta pelle e altro materiale.

Patrizia Pettenella, studentessa di architettura a Torino, è la direttrice. Suo padre, Ferruccio Pettenella, è uno tra i più famosi carrozzieri italiani specializzato, appunto, in auto d'epoca.

Il primo corso, iniziato quest'anno, è stato frequentato da una trentina d'allievi, al prossimo se ne sono già iscritti circa il doppio. La scuola è aperta a ragazzi sotto i venti anni e con il diploma di scuola media. Il programma futuro di Patrizia Pettenella prevede un museo dedicato al mezzo di trasporto, dalla bicicletta alle auto di ogni tempo, e, in una nuova fabbrica la preparazione di un'automobile elettrica.

Clipper

Il sistema metrico adottato anche in Usa

Negli Stati Uniti si avverte sempre più impellente la necessità di adottare, come è stato fatto in Gran Bretagna, il sistema metrico decimale. Già nel luglio '71 era stata presentata al Congresso (da parte del segretario di Stato al Commercio) una proposta per la sistematica trasformazione, in un periodo di dieci anni, di tutte le misure di grandezza in altrettanti valori del sistema metrico.

Senza attendere le disposizioni di legge, anche un gruppo di giganti dell'industria è in procinto di varare un proprio programma per l'adozione delle misure metriche in determinati casi. Di questo gruppo fanno parte la General Motors Corporation, la Ford Motor Company, l'IBM, la John Deere, la Caterpillar Tractor.

Centinaia di aziende hanno dichiarato di essere in attesa del cambiamento e la NAM (National Association of Manufacturers) possiede una « lista d'attesa » di 600 Case che stanno ricevendo forniture catalogate secondo il sistema metrico.

Dal canto suo, lo Stato dell'Ohio ha adottato sulle sue strade la doppia segnaletica: « Cincinnati, 62 miglia, 100 chilometri » dice un cartello su una delle più importanti vie di comunicazione dello Stato. In California è stato deliberato che a partire dal prossimo anno le strade di grande comunicazione siano dotate di segnaletica con le distanze in misure metriche.

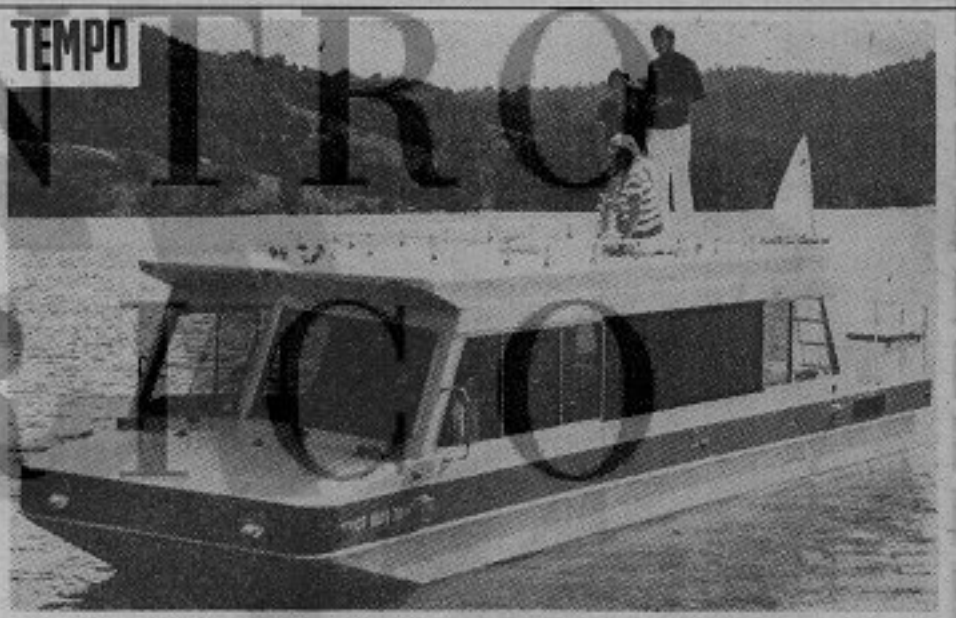
La Ford ha recentemente aperto a Lima (Ohio) uno stabilimento per la produzione del primo motore d'auto costruito negli Usa in base a misure di grandezza metriche decimali. Il motore è destinato alla nuova Mustang II, in progetto per l'autunno. La General Motors — ha detto un suo portavoce — userà un doppio sistema di misura fin quando sarà necessario; il progetto del motore a rotazione, derivato dal Wankel, sarà tutto basato sul sistema metrico. Il presidente Cole ha dichiarato: « L'adozione graduale del sistema metrico nell'ambito della G. M. andrà di pari passo con la produzione di nuove parti rapportate a misure metriche ».

GENTE

Stati Uniti: petrolio da vecchi pneumatici

Duecento milioni di vecchi pneumatici potranno essere trasformati in petrolio, ogni anno, se avrà successo l'iniziativa che due industrie americane, una grande fabbrica di pneumatici e una società di ricerche petrolifere, stanno attuando in un impianto sperimentale. Per cominciare, l'impianto dovrebbe trattare giornalmente 25 tonnellate di vecchie gomme d'automobile, riscaldandole a una temperatura di 1200 gradi dentro forni rotanti: il trattamento dovrebbe fruttare petrolio, gas e fuliggine, e quest'ultima dovrebbe poi essere reimpiegata per la produzione di pneumatici. Se il tentativo riuscirà, questo metodo dovrebbe assicurare agli Stati Uniti una "riserva" supplementare di petrolio nell'ordine di circa otto milioni di barili all'anno.

TEMPO



La prima roulotte anfibia, costruita da un americano, può viaggiare a 80 chilometri orari su strada, e nell'acqua, trainare contemporaneamente tre sciatori

MATCH

ANSA

Centenari

Il ministero della Sanità giapponese ha annunciato che il numero delle persone centenarie in Giappone sarà, alla fine di settembre, di 527. Il ministero, nel sottolineare che si tratta di un vero record, ha precisato che nel 1963 i centenari nel paese erano soltanto 153, e 333 nel 1968.

Il primo ministro giapponese Tanaka si congratulerà personalmente con coloro che alla fine di questo mese avranno compiuto i 100 anni, e che si aggiungeranno in tal modo ai centenari attuali.

TUTTOSPORT

Il costo di 100 Km

(secondo le norme Cuna)

500	.	ogni 100 chilometri: litri	4,9	= L. 1470
126	.	ogni 100 chilometri: litri	5,2	= L. 1560
127	.	ogni 100 chilometri: litri	6,9	= L. 2070
128	.	ogni 100 chilometri: litri	7,6	= L. 2280
124	.	ogni 100 chilometri: litri	8,5	= L. 2550
132	.	ogni 100 chilometri: litri	10,1	= L. 3030

Il « CUNA » è la commissione Tecnica di Unificazione Autoveicolo, che emana le norme ufficiali per l'Italia. La determinazione del consumo avviene in un'unica prova su un'unica vettura, su un percorso, andata e ritorno e compare sui prospetti di omologazione delle vetture. Il dato indicato, in litri per 100 km., corrisponde al consumo ottenuto a due terzi della velocità massima dell'autoveicolo su terreno piano senza vento, aumentando del 10% il consumo effettivo registrato. Esempio: per comodità di spiegazione... inventiamo una vettura che abbia una velocità massima di 120 km/h. Dunque i due terzi di 120 sono 80 km/h e per 100 km. bruciano 10 litri di benzina. A questi dieci litri aggiungiamo il 10% del consumo, cioè il 10% di 10 litri, cioè 1 litro. Abbiamo così un consumo CUNA di 11 litri. Se i due terzi della velocità massima di una vettura sono superiori a 100 km/h i consumi CUNA si misurano a 100 km/h.

dossier

131 mirafiori

ARCHIVIO STORICO

Il nome

Gli ultimi modelli delle vetture Fiat, dalla 124 del 1966 alla 126 del 1972, erano contrassegnati da una sigla che riportava il numero del progetto (132, 130, 127, eccetera); questo sistema ormai tradizionale è stato leggermente modificato: è rimasto il numero di progetto "131", in più si è voluto affiancare il nome dello stabilimento in cui la vettura è nata, e che è assurto a simbolo della stessa industria automobilistica italiana: "mirafiori". Con questa denominazione (molti chiamano già questo modello, più semplicemente, "mirafiori") la Fiat ha inteso dare al proprio prodotto un nuovo e più stretto legame con la fabbrica e con gli uomini che hanno reso possibile la realizzazione di questa automobile: ricercatori, progettisti, maestranze tutte.

I dati

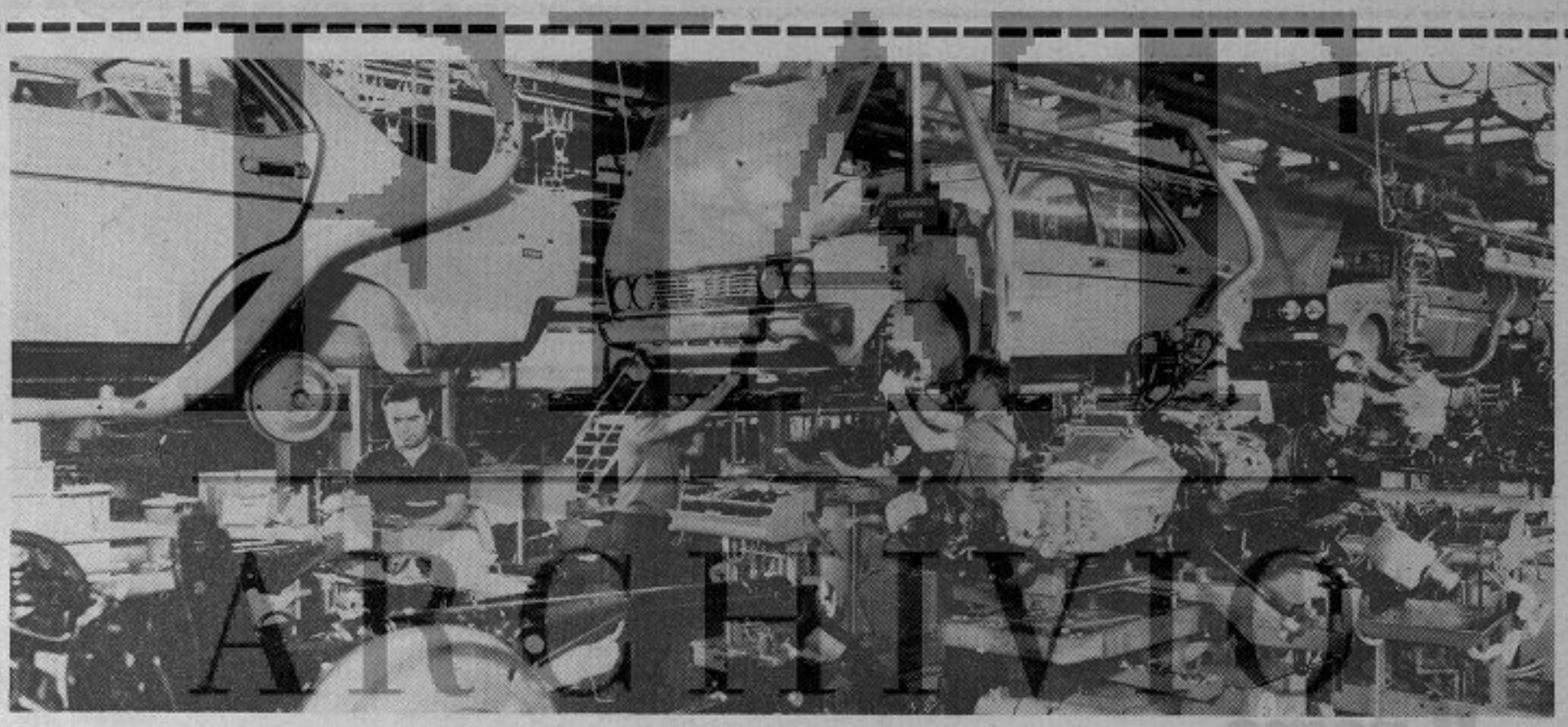
La "131 mirafiori" è prodotta in tre versioni base: berlina due porte, berlina quattro porte, familiare cinque porte. Sono previsti due tipi di allestimento: normale e special. Vengono offerti due livelli di potenza, ottenuti da un motore a quattro cilindri in linea, realizzato in due diverse cilindrate: 1300 cmc (65 CV-DIN) e 1600 cmc (75 CV-DIN). Nella versione special la familiare cinque porte è disponibile solamente con il motore 1600.
Il motore è anteriore, le ruote motrici posteriori. I motori della "131 mirafiori" hanno come base il gruppo 132, e rispondono ai criteri della massima robustezza e affidabilità. La differenza più importante sta nella distribuzione: l'albero a camme è unico e collocato nel basamento, il comando è a cinghia dentata.

Le caratteristiche

	1300-65 CV	1600-75 CV
cilindri, disposizione	quattro in linea	
diametro x corsa (mm)	76x71,5	84x71,5
cilindrata (cmc)	1297	1585
distribuzione	1 albero a camme nel basamento	
potenza max (CV-DIN)	65	75
dimensioni: lunghezza (mm)	4250	
larghezza (mm)	1630	
altezza (mm)	1395	
peso in ordine di marcia (kg)	950	
velocità massima (km/h)	150	160

dossier

131 mirafiori



Dove si produce

La "131 mirafiori" nasce non soltanto a Mirafiori, ma anche a Cassino: alla sua realizzazione hanno concorso, e concorrono, giornalmente decine di migliaia di persone: dai tecnici che l'hanno progettata, agli stilisti, ai collaudatori, alle maestranze, che hanno predisposto gli impianti e che producono i singoli pezzi e quelli che mettono insieme la "131 mirafiori" a pezzo a pezzo.
Il programma produttivo della "131 mirafiori" tiene conto di una elevata quota che si spera possa essere destinata all'esportazione, e ciò potrà avere diretta conseguenza sulla bilancia commerciale del paese. Anche per questo la "131 mirafiori" è una macchina importante: essa non solo segna un passo avanti nel progresso automobilistico ma rappresenta un grosso fatto industriale sia come contributo al risanamento dell'economia, sia come difesa dell'occupazione. Non è la prima volta - si ricordi la crisi del 1964 - che l'automobile si presenta come strumento di primo piano nella ripresa economica. La "131 mirafiori" viene a sostituire la 124, di cui in otto anni sono state vendute circa quattro milioni di unità in Italia e in altri 14 paesi del mondo.

Che cosa ci si aspetta

La "131 mirafiori" è stata impostata quando la crisi, pur non essendosi ancora manifestata nell'evidenza dei giorni attuali, era già nelle previsioni degli esperti. Il progetto è stato poi ulteriormente perfezionato e rifinito sulla base delle più evolute esigenze dell'automobilismo di oggi e cioè sul piano tecnico-industriale:
→ robustezza, sicurezza
sul piano funzionale:
→ un modo di viaggiare più confortevole
sul piano economico:
→ affidabilità, bassi consumi, longevità.
La "131 mirafiori" nasce all'insegna della razionalità e della massima funzionalità con l'obiettivo esplicito di dare, a chi acquista la vettura, il massimo controvalore. La sua gamma, completa ed eccezionalmente versatile interpreta con efficacia un automobilismo commisurato ai gusti e alle concrete esigenze moderne.

Sicurezza

La carrozzeria autoportante della "131 mirafiori" è stata progettata in modo da rispondere alle più severe norme di sicurezza attualmente in vigore, comprese quelle statunitensi. Numerose sono le soluzioni innovatrici, soprattutto per quanto riguarda la robustezza di costruzione, l'efficacia degli accorgimenti attuati per la protezione contro la corrosione, la sicurezza cioè in ogni suo aspetto.

dossier

131 mirafiori

Come si arriva in via Guala

Anteprima per i dipendenti

Illustratofiat invita i dipendenti a conoscere la "131 mirafiori", che sarà esposta - nelle sue undici versioni - nella palestra del centro sportivo di via Guala. Ciascun dipendente, accompagnato da un familiare, dovrà presentare il biglietto ritagliato da questa pagina.

Le "131 mirafiori" saranno esposte una accanto alla altra, mentre su uno schermo gigante saranno continuamente proiettati film, diapositive della produzione a Mirafiori e a Cassino. Al centro della sala sarà allestita una mostra fotografica e di disegni tecnici con le caratteristiche dei nuovi modelli.

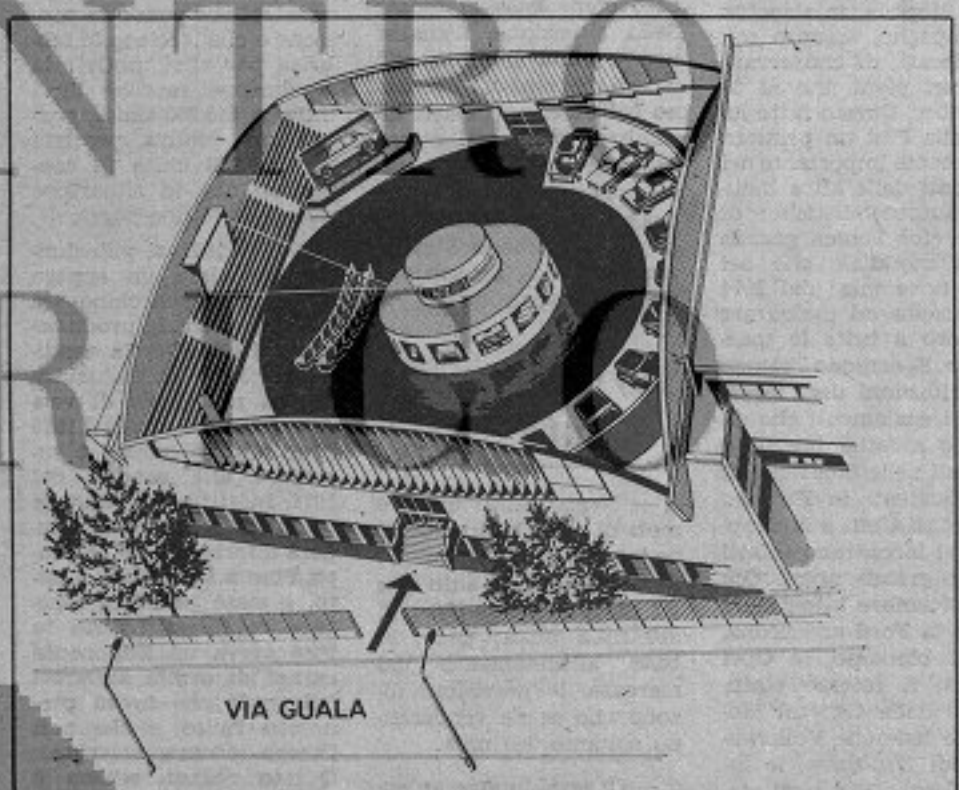
I visitatori possono accedere alla mostra dall'ingresso di via Guala 26: l'esposizione rimarrà aperta dal 10 al 20 ottobre. Orario: dalle 10 alle 22 di ogni giorno compresi sabato e domenica.

Via Guala è la seconda a destra di corso Giambone, parallela a corso Unione Sovietica. Si possono utilizzare i tram: 1, 1 sbarrato, 8, 8 sbarrato; e i pullman 55, 60, 61, 62, 63 e 69. Nei paraggi della palestra è possibile parcheggiare le auto.

Per evitare un'affluenza disordinata invitiamo i nostri lettori a seguire il seguente calendario:

12 ottobre gruppo automobili carrozzeria; 13 ottobre gruppo automobili meccanica; 14 ottobre gruppo attività diversificate fonderie; 15 ottobre gruppo attività diversificate ferriere e Avigliana; 16 ottobre gruppo attività diversificate motori avio, materiale ferroviario, grandi motori, energia nucleare, sede centrale; 17 ottobre gruppo veicoli industriali spa; 18 ottobre gruppo auto enti di gruppo, ricambi, direzione commerciale, direzione vendita ricambi, filiale di Torino, gruppo attività diversificate metalli, gruppo veicoli industriali direzione e officine telai; 19 ottobre gruppo auto osa e presse; 20 ottobre gruppo auto Rivalta.

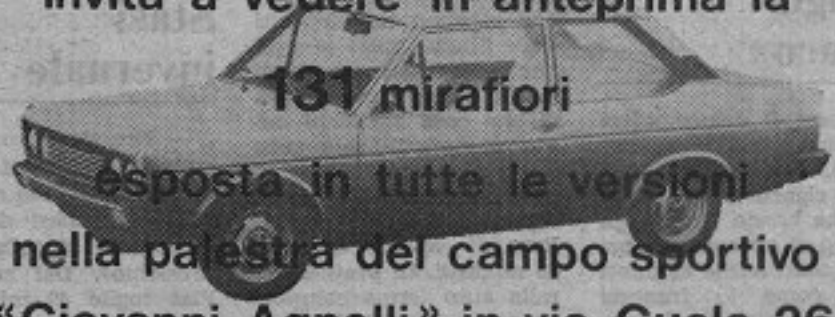
Biglietto valido per due persone da ritagliare e consegnare all'ingresso della palestra →



illustratofiat

invita a vedere in anteprima la

131 mirafiori



esposta in tutte le versioni

nella palestra del campo sportivo

«Giovanni Agnelli» in via Guala 26

Qual è la situazione attuale e quali le previsioni per il futuro

La necessità di ridurre la produzione

Nel mese di settembre l'attività sindacale alla Fiat è stata caratterizzata dalla discussione sull'andamento produttivo del settore auto e sui relativi orari di lavoro. L'azienda si è presentata al tavolo della trattativa dopo aver rispettato l'impegno, assunto con i sindacati, di conservare gli orari pieni fino al 30 settembre. Questo fatto ha dato alla Fiat un primato socialmente importante nei confronti delle altre industrie automobilistiche: di essere cioè l'unica grande marca mondiale che nei primi nove mesi del 1974 sia riuscita ad assicurare il lavoro a tutte le maestranze. Scorrendo l'elenco delle riduzioni degli orari e dei licenziamenti che da gennaio a settembre sono avvenuti nelle fabbriche di auto esistenti in Europa, negli Stati Uniti e in Giappone, si incontrano infatti tutti i grandi nomi. Già nel dicembre dell'anno scorso la Ford americana, la Daf olandese, la Opel tedesca, il colosso statunitense della General Motors, le tedesche Volkswagen-Audi Nsu-Bmw, le inglesi Ford e Bmc, gli stabilimenti General Motors del Belgio e del Canada, le francesi Renault e Citroën hanno cominciato a ridurre gli orari ed a procedere a dei licenziamenti, a seconda delle situazioni aziendali.

Lungo elenco

I nomi di queste aziende, anche nei mesi seguenti, compaiono nel lungo elenco delle fabbriche che hanno ridotto gli orari o il personale. Anzi se ne sono anche aggiunti altri, come le francesi Peugeot e Simca nel marzo scorso e la tedesca Porsche sempre in marzo. In aprile, maggio, giugno, luglio ed agosto i provvedimenti sono molto numerosi e in settembre compaiono anche case giapponesi.

Nell'incontro dell'11 settembre la Fiat ha fornito i dati produttivi e di mercato come base di esame della situazione. L'analisi non è stata limitata agli ultimi tre mesi di quest'anno (ottobre, novembre, dicembre) ma è stata estesa anche a tutto il 1975, come avevano esplicitamente chiesto i sindacati. I dati di partenza che la Fiat ha fornito alla delegazione sindacale sono questi.

360 mila vendute

— Negli ultimi quattro mesi di quest'anno (dal 1° settembre al 31 dicembre) la produzione di auto con gli orari pieni sarebbe di 510 mila unità; però, in base all'andamento del mercato, le previsioni dicono che se ne venderanno soltanto 360 mila.

— Ci sarà dunque un supero di 150 mila macchine (la differenza tra 510 mila e 360 mila). Dove metterle? Metterle in magazzino non è più possibile perché gli stock a fine agosto erano già quasi completi. Si considerano macchine «stoccate» quelle che sono ferme sui piazzali degli stabilimenti, quelle che ci sono nei depositi delle filiali e tutte le auto che sono in viaggio (treni e navi). Per dare un'idea di che cosa significhi immagazzinare 250 mila auto è stato ricordato che 10 mila macchine «stoccate» rappresentano un immobilizzo di capitale di circa 15 miliardi. In pratica 250 mila auto ferme comportano un immobilizzo di 375 miliardi con un costo di gestione di 75 miliardi all'anno.

— Nel 1975 se si proseguisse con gli orari pieni (pur tenendo conto che nel 1975 ci sarà la quarta settimana di ferie e che il personale del Gruppo auto si ridurrà per la mancata sostituzione dei lavoratori che vanno in pensione o che lasciano la fabbrica per altri motivi) la produzione sarebbe di 1 milione 440.000 unità, contro una vendita prevista di 1.350.000 unità (a condizione che la situazione del mercato non peggiori).

— Nel 1975 si può dunque calcolare un supero di 90 mila macchine (la differenza tra la produzione di 1.440.000 e la vendita di 1.350.000). Da notare che la previsione di vendere 1.350.000 auto nel 1975 è ottimistica perché è superiore alle vendite del 1974. Infatti quest'anno, se tutto andrà bene, si chiuderà intorno a 1.320.000 auto. Fino a settembre, è noto, è stato possibile lavorare in pieno perché la Fiat aveva un imponente carnet di ordini arretrati (di gente che aveva prenotato l'auto e che non l'aveva ancora ricevuta). Questo carnet adesso è esaurito e si è verificata, inoltre, una brusca inversione del mercato. Si consideri che nel luglio di quest'anno (rispetto al luglio dell'anno scorso) le consegne in Italia sono scese del 47 per cento e le vendite sono diminuite del 55 per cento.

Stasi invernale

— Tirando le somme risulta un supero di 240 mila macchine (150 mila negli ultimi mesi dell'anno in corso e 90 mila l'anno prossimo). Dal conto la Fiat toglie 40 mila auto «che spera di collocare in qualche modo sul mercato interno e sui mercati internazionali». Il supero resta comunque di 200 mila vetture. Tutti sanno che il periodo nel quale il mercato è più fiacco è quello invernale. Il supero si avrà dunque tra ottobre di quest'anno e il gennaio dell'anno prossimo. Saranno questi i mesi più difficili. Inoltre la direzione della Fiat ha tenuto a precisare che i dati forniti devono servire per esaminare oggettivamente la situazione del settore auto. Ha confermato tutta la propria disponibilità a ricercare con i sindacati tutte le possibili soluzioni per ridurre o contenere i sacrifici dei lavoratori. Ha inoltre ribadito la necessità di risolvere questi problemi in tempi rapidi.

Gli altri settori

I sindacalisti dopo l'incontro dell'11 settembre hanno definito le cifre della Fiat, per quanto riguarda le previsioni, «**incerte e contraddittorie**». Inoltre hanno chiesto che l'esame dell'andamento produttivo non sia limitato al settore dell'auto ma che venga esteso anche agli altri settori. E' stato anche osservato che «**200 mila macchine in più, al ritmo produttivo di 6 mila auto al giorno, corrisponderebbero a 31-32 giornate lavorative da abolire, per cui anche se si ricorresse a ferie anticipate ed ai ponti non si risolverebbe che in parte il problema**». I sindacalisti, infine, hanno affermato che la Fiat «**strumentalizza la crisi**» per portare un attacco alle retribuzioni e alla occupazione dei lavoratori.

La linea sindacale della Cgil-Cisl-Uil è stata definita nella riunione del Comitato di coordinamento del Gruppo Fiat (riunitosi a Torino il 10 e 11 settembre) e ribadita dalla segreteria nazionale della Federazione lavoratori metalmeccanici con un comunicato emesso subito dopo il primo incontro con la Fiat.

Due punti principali

Nel comunicato della Fim si fissavano due punti principali: 1) «**La determinazione di difendere gli organici e l'integrità del salario dei lavoratori, anche in presenza di eventuali riduzioni della produzione**»; 2) «**La più dura reazione dei lavoratori di fronte ad ogni tentativo di utilizzare i problemi produttivi per attaccare l'occupazione e il salario con l'obiettivo padronale di riconquistare una piena elasticità dell'uso dell'orario di lavoro e degli organici**».

La Fim avanzava poi due richieste: 1) «**Che l'esame della situazione produttiva del Gruppo Fiat debba essere complessiva e investire, al di là del settore auto, tutte le attività produttive del Gruppo; 2) «Che fin dal prossimo incontro il confronto con la Fiat entri nel merito dei problemi sollevati dal Coordinamento, ai quali l'azienda non è stata in grado di dare nessuna risposta, sia in ordine alla garanzia dei posti di lavoro e del salario in caso di riduzione produttiva, sia in ordine agli investimenti nel Mezzogiorno, alle modifiche dell'organizzazione del lavoro, alla gestione del contratto e degli accordi in tema di inquadramento unico e di ambiente di lavoro**». Anche il Sida, dopo il primo incontro con la delegazione della Fiat, ha tenuto una riunione dei rappresentanti sindacali di fabbrica nel corso della quale è stato definito l'atteggiamento da tenere per evitare che l'intero costo dell'operazione anticongiunturale sia fatto ricadere sul salario annuo dei lavoratori. Il Sida ha anche sollecitato incontri più rapidi e più ravvicinati.

Il secondo colloquio tra la direzione della Fiat ed i sindacalisti è stato programmato per l'ultima settimana di settembre, mentre questa edizione dell'«illustrato» era già in corso di stampa.

Una conferma diretta della caduta delle vendite di auto è venuta dalle cifre fornite dall'ufficio immatricolazioni dell'Aci: nei primi otto mesi di quest'anno le immatricolazioni in Italia sono diminuite del 3,43 per cento rispetto al corrispondente periodo dell'anno scorso (vedere incorniciato in questa stessa pagina).

Piattaforma d'autunno

Nel mese di settembre in sede nazionale si è svolto tra i dirigenti sindacali della Cgil, Cisl e Uil un difficile dibattito per definire i punti principali della «piattaforma d'autunno» ed in particolare il recupero salariale attraverso l'unificazione del punto dell'indennità di contingenza, la rivalutazione delle pensioni che non superano le 100 mila lire al mese, l'occupazione e gli investimenti. Ciò in vista delle vertenze che dovrebbero essere aperte in sede nazionale con la Confindustria ed il governo. E' stato anche affrontato il problema dell'unità sindacale che negli ultimi tempi ha segnato, a giudizio di molti sindacalisti, delle battute d'arresto e dei deterioramenti.

Otto mesi di immatricolazioni

Le automobili immatricolate in Italia nei primi otto mesi di quest'anno sono diminuite del 3,43 % rispetto al corrispondente periodo del '73. Lo comunica l'ufficio statistica dell'Aci precisando che le autovetture nuove di fabbrica registrate al Pra sono state 963.918, pari all'86,33 % del totale delle immatricolazioni di autoveicoli, con una diminuzione di 34.286 unità.

Per gli autobus, invece, si è avuto un aumento di 746 unità, pari al 32,68 %; per gli autoveicoli industriali un aumento di 15.535 unità, pari al 29,61 %; per i motoveicoli un aumento di 12.452 unità, pari al 18,02 %.

Nel complesso gli autoveicoli iscritti al Pra nello stesso periodo sono stati 1.116.519. Così suddivisi: 963.918 autovetture, 3029 autobus, pari allo 0,27 % del totale; 68.008 autoveicoli industriali, pari al 6,09 %; 81.564 motoveicoli, pari al 7,31 %.

Pertanto rispetto al periodo gennaio-agosto del '73, nel corso del quale furono immatricolati complessivamente 1.122.072 autoveicoli di fabbrica, si è registrata una diminuzione di 5553 unità, pari allo 0,50 %.

Nel solo mese di agosto le immatricolazioni di autovetture hanno registrato una diminuzione di 16.499 unità (— 12,85 %), mentre per le altre categorie si sono avuti leggeri aumenti rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

Questi nel complesso i dati rilevati, su un totale di 133.946 nuove iscrizioni al Pra: 111.879 autovetture; 331 autobus, con un aumento di 56 unità; 9767 autoveicoli industriali, con un aumento di 3178 unità; 11.869 motoveicoli, con un aumento di 662 unità. Rispetto agli autoveicoli immatricolati nell'agosto '73, si è pertanto registrata una diminuzione di 12.603 unità, pari all'8,61 %.

FIAT ARCHIVIO STORICO

Giovanna e Rosa collaudano la 132

Da due anni si occupano di un lavoro che tradizionalmente era sempre stato riservato agli uomini: "I primi tempi era difficile, oggi siamo perfettamente ambientate. L'accordo è perfetto"

Fra i numerosi collaudatori di automobili di Mirafiori vi sono anche due donne. Entrambe trentaduenni, sono Rosa Scavino, di Loazzolo in provincia di Asti e Giovanna Marletta, nativa di Catania.

Dopo aver lavorato per alcuni anni alla linea di montaggio, hanno presentato una domanda e, superato un severo esame psicotecnico, sono diventate collaudatrici. «*Poco più di due anni fa cercavano personale per il collaudo provvisto di patente di guida* — dice Rosa —. *Dopo essermi consultata con mio marito Lorenzo, anche lui dipendente Fiat, mi sono offerta*». All'inizio le due donne avevano incontrato numerose difficoltà di ambientamento perché i nuovi compagni di lavoro mal sopportavano intrusioni femminili in un ambiente fino a quel momento riservato a soli uomini.

A poco a poco le incomprensioni sono scomparse: oggi l'accordo è perfetto con tutti. «*Il lavoro è interessante* — dice Giovanna — *perché non è monotono e responsabilizza chi lo compie invogliando ad un continuo miglioramento. Per nessun motivo tornerei alla catena di montaggio. La fatica non è poca, ma guidare mi è sempre piaciuto. Se ne avessi le possibilità vorrei correre, anche soltanto in qualche rally, ma per ora mi devo accontentare di sfrecciare con la mia 128*».

«*Per essere un buon collaudatore* — interviene Rosa — *occorre avere orecchio sensibile e soprattutto molta esperienza. Da principio mi sembrava difficilissimo scoprire le imperfezioni delle auto che provavo, mentre ora anche il più piccolo difetto attira la mia attenzione*».

«*Sappiamo tutto sulla "132" che collaudiamo*» afferma orgogliosamente Giovanna. «*Mio figlio Antonello, di 10 anni,* — prosegue — *è entusiasta del mio lavoro; gli piacciono molto le automobili e mi chiede in continuazione di portarlo a fare un giro sulla pista di collaudo, anche se gli ho più volte detto che non è possibile*».

«*Ci piacerebbe* — conclude Rosa — *che altre donne intraprendessero la nostra attività, anche se comprendiamo le perplessità e la curiosità che può destare una donna che si dedica ad un lavoro convenzionalmente riservato agli uomini*».

Le due collaudatrici della 132 mentre svolgono la loro attività: a sinistra Rosa Scavino e a destra Giovanna Marletta

È nata la Sofim per motori diesel

La Fiat, l'Alfa Romeo e la società francese Saviem hanno costituito una società nel settore dei motori diesel veloci di media cilindrata, destinati a veicoli industriali leggeri, vetture, motonautica, trattori e altri impieghi industriali. Si tratta della So. F.I.M. (società franco-italiana motori). L'investimento complessivo sarà di oltre 100 miliardi e le quote di partecipazione delle tre associate sono di un terzo ciascuna.

Lo stabilimento della nuova società sorgerà a Incoronata, nell'area del consorzio di sviluppo industriale di Foggia e darà lavoro, a pieno ritmo produttivo, a oltre 2300 persone. L'inizio dell'attività è previsto per la fine del '76 e il raggiungimento della piena capacità di produzione verrà dopo due anni. La gamma di motori derivata da questa collaborazione comprenderà modelli da 3,4 e 6 cilindri, le cui potenze andranno dai 40 ai 100 cavalli. Il settore in cui la nuova società entra è oggi particolarmente importante, data l'economicità di esercizio garantita dai motori che saranno prodotti ed è inoltre un settore completamente nuovo per l'Italia che importa dall'estero tutte le vetture con motore diesel e circa la metà di veicoli industriali molto leggeri dotati di questo tipo di motori.

Le tre società utilizzeranno direttamente circa il 65% della futura produzione della nuova impresa mentre il restante 35% sarà destinato all'esportazione.

Autocarri Fiat a Santa Fe

Lo stabilimento della Fiat-Concord nella provincia di Santa Fe è entrato in produzione. Lo ha reso noto la società, consociata della Fiat. L'impianto, che produce autocarri ed autobus, ha una capacità iniziale giornaliera di otto autocarri pesanti che sarà portata a 20 entro l'anno.

LA NOTA DEL MEDICO DI FABBRICA

Difendersi dai pericoli della saldatura

Oggi la tecnica della saldatura è in pieno sviluppo e i metodi, sono sempre più numerosi, perciò non si può generalizzare sui rischi professionali della saldatura che dipendono da molti fattori. Oltre al pericolo di infortunio (proiezioni di metallo fuso e di scintille, scariche elettriche, incendi, esplosioni), bisogna considerare: la composizione e la quantità dei fumi e gas prodotti, la ventilazione dell'ambiente, l'eventuale irradiazione ultravioletta, la temperatura raggiunta dal bagno. Quando la temperatura è molto alta, si producono raggi ultravioletti, i fumi sono abbondanti e si possono sviluppare gas (ozono, gas nitrosi) irritanti per i bronchi e i polmoni; inoltre i raggi ultravioletti prodotti alle temperature elevate sono dannosi per gli occhi. La ventilazione allontana l'aria contaminata, quando questa è insufficiente, come negli spazi ristretti e poco ventilati definiti dai medici del lavoro «spazi confinati», l'operazione di saldatura, diventa pericolosa e provoca intossicazioni acute. I fumi della saldatura sono formati da particelle finissime di metallo ossidato, praticamente innocue se di ossidi di ferro, e dai prodotti di combustione del rivestimento dell'elettrodo, che in certi casi possono avere effetti nocivi alla salute.

La saldatura elettrica a punti, si effettua per azione combinata della pressione e del calore su piccoli spessori; perciò la temperatura è poco elevata, non c'è arco voltaico e non si sviluppano né raggi ultravioletti né ozono. Invece la saldatura ad arco e a cannello presentano dei rischi, molto pericolosa è quella in atmosfera di gas inerti perché raggiunge temperature molto elevate.

In passato i saldatori erano più soggetti a broncopolmoniti delle altre persone; negli ultimi anni sono stati segnalati solo pochi casi di malessere acuto con affanno, tosse e interessamento polmonare quando la ventilazione era insufficiente o i lavori si svolgevano in spazi confinati; nelle stesse condizioni è stato segnalato in industrie estere qualche episodio di febbre dovuta ai fumi del rivestimento di rame del filo usato nella saldatura automatica e semiautomatica. Dopo 15-20 anni di lavoro, qualche saldatore presenta all'esame radiografico del polmone tracce di accumulo di polveri metalliche che possono poi regredire quando l'esposizione lavorativa viene a cessare. Si tratta di siderosi, una condizione del polmone che non ha conseguenze per la salute perché non compromette la funzione respiratoria ed è inavvertita. Più raramente, invece che di siderosi si tratta di pneumoconiosi da polveri miste (forse per l'uso intensivo di certi elettrodi rivestiti); in questo caso se il soggetto è fumatore si può avere una diminuzione della funzione respiratoria di grado lieve. I saldatori non corrono il rischio della silicosi perché alla temperatura di saldatura la forma cristallina della silice libera che provoca la malattia non esiste più.

La prevenzione è in parte di natura medica, perché bisogna evitare che una persona non idonea sia destinata a questi lavori, e verificare periodicamente — con la visita medica richiesta dalla legge — che l'idoneità dell'operatore non sia venuta meno. Ma le misure più importanti sono la qualificazione degli operatori e la prevenzione tecnica, con particolare riguardo alla sicurezza nell'impiego dei gas infiammabili e dell'ossigeno, alla sicurezza elettrica, alla prevenzione e alla lotta contro gli incendi.

Precauzioni particolari occorrono nella saldatura con torcia a plasma e a fascio elettronico per la eventuale produzione di raggi X. Una buona ventilazione artificiale dei locali di saldatura è sempre indicata, l'aspirazione circoscritta dei fumi non è comunemente necessaria per la saldatura a resistenza (saldatura elettrica a punti, saldatura a scintillio) né per la saldatura ad arco sommerso; è invece necessaria per la saldatura con torcia a plasma. Nei lavori di brasatura con lega di stagno e piombo occorre controllare periodicamente il possibile assorbimento di piombo.

Protezione personale: non si può saldare senza difendere gli occhi e la pelle dai raggi ultravioletti: occorre uno schermo con vetro antiattinico di gradazione adatta, meglio se incorporato nell'elmetto da saldatore, quest'ultimo indispensabile quando si salda in atmosfera di gas o si taglia la lamiera con l'arco; occorrono appositi guanti, le ghette, la tuta e il grembiule in tessuto resistente. La saldatura, quando è possibile, va effettuata in apposite cabine; diversamente i compagni di lavoro devono essere protetti da schermi opachi e ininfiammabili.

ARCHIVIO STORICO

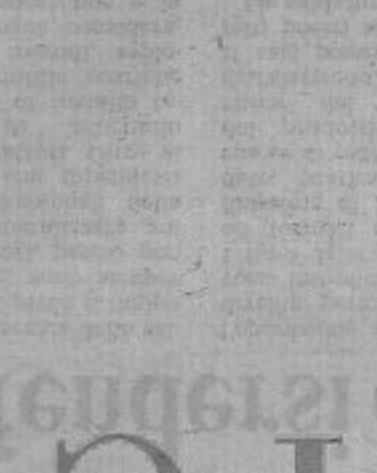
cucitutto

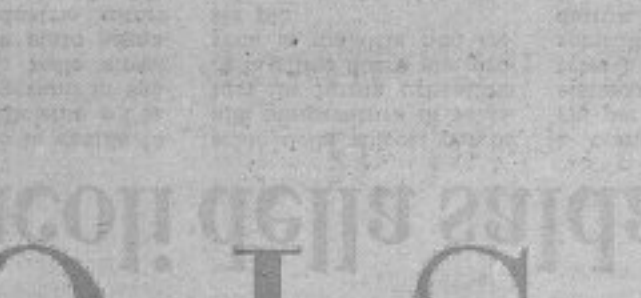
Macchine

riparazioni
modifiche

PER CUCIRE
PER MAGLIERIA

Mobili
Spagnoli
originali





VIA
S. DONATO, 7
TEL. 48.11.70

— 25 anni di garanzia — insegnamento gratuito — sconti — assistenza — 25 anni di garanzia — insegnamento gratuito — sconti — assistenza — 25 anni di garanzia — insegnamento gratuito — sconti — assistenza — 25 anni di garanzia — insegnamento gratuito — sconti — assistenza —

Nei negozi senza una lira in tasca

E' POSSIBILE FARE LA SPESA PAGANDO CON ASSEGNI?

Moltissime aziende europee e americane da qualche anno adottano un pagamento diverso da quello tradizionale della busta paga: i dipendenti sono retribuiti con assegni, oppure le loro competenze sono versate direttamente sui loro conti correnti bancari. Questo metodo è molto usato in Gran Bretagna, Francia, Belgio, Germania e nelle industrie statunitensi. Anche in Italia alcune aziende hanno adottato questo sistema, ma la maggioranza dei lavoratori è ancora tradizionalmente pagata con stipendio o salario in contanti.

Illustratofiat ha svolto un'inchiesta per vedere se è possibile fare acquisti — e fino in che misura — usufruendo anziché di denaro contante di assegni bancari.

Due nostre redattrici hanno versato 100 mila lire in una banca e richiesto un libretto di assegni. Ecco il racconto della loro indagine.

① Aprire un conto in banca

Ai dipendenti Fiat è facile aprire un conto corrente in banca, che dà diritto al libretto degli assegni e a un interesse dell'8,5 per cento. Con gli assegni si ha il vantaggio di non portare con sé denaro contante; si evita il rischio di perderlo o, molto peggio, di essere rapinati

Appena entrate nella filiale numero 3 del Credito Italiano, in Galleria S. Federico a Torino, temevamo di incappare nelle prime difficoltà, è bastato invece, esibire la tessera Fiat per aprire un conto corrente. L'impiegato ci ha fornito i moduli sui quali abbiamo scritto la cifra che intendevamo versare, l'indirizzo e il numero della tessera Fiat. Abbiamo letto e firmato il foglio con le norme che regolano i conti correnti di corrispondenza e i servizi connessi. Gli articoli più importanti sono quattro:

1 - il titolare del conto corrente deve custodire il libretto perché è responsabile di ogni conseguenza che può risultare dalla perdita degli assegni;

2 - il correntista è tenuto a compilare sempre gli chèques (assegni) all'atto del rilascio indicando luogo di emissione e data;

3 - gli assegni possono circolare solo in Italia;

4 - bisogna depositare in banca le firme di quanti utilizzano i conti correnti.

Dopo quattro giorni dalla richiesta (tempo nel quale è stata probabilmente accertata la nostra identità e il nostro lavoro) abbiamo ritirato il libretto con 20 assegni pagandolo 1400 lire: 70 lire per assegno. E' chiaro che non conviene, in ogni caso, utilizzare assegni per pagare somme piccole. Ma la nostra era una prova. L'interesse bancario concesso a un correntista Fiat è dell'8,5 per cento: cioè per ogni mille lire versate l'istituto di credito dà, dopo un anno di deposito, 85 lire. Le centomila lire, se lasciate dodici mesi al Credito, ci avrebbero fruttato 8 mila 500 lire.

Ora abbiamo gli assegni: andiamo a vedere se i negozianti li accettano. Abbiamo scelto negozi nei quali si serve di solito una famiglia media: negozi cioè non di lusso.

② In latteria niente da fare

« Che me ne faccio di un assegno, poi ho la seccatura di andare in banca a farmelo cambiare. Datemi i soldi ».

Prima tappa gli alimentari: compériamo una forma di pane comune da 450 lire (più di un chilo) e un pacco gigante di biscotti. La spesa è 1540 lire. La commessa rifiuta l'assegno: la titolare del negozio, una signora di mezza età, si fa avanti, accetta l'assegno e spiega che la ragazza è stata da poco truffata con un assegno a vuoto di 50 mila lire. Ormai ci sentiamo sicure e proseguiamo il nostro giro entrando in una latteria. Un etto di burro, due litri di latte, sei uova e sei yogurt, per un totale di 1730 lire. La lattaia non vuole assegni. « *Torno adesso dalla banca* — dice — *almeno per due giorni non ci vado, mi sembra inutile farlo per una cifra simile* ». Siamo obbligati a pagare in contanti.

Dopo cento metri entriamo in un'altra latteria. La rivenditrice è anziana. « Un assegno? Che cosa sono questi metodi di pagamento, e poi con i tempi che corrono, si figuri se lo posso accettare. Io sono e resto all'antica ».

Nei negozi senza una lira in tasca

③ Il direttore dei grandi magazzini

« Lavorate alla Fiat? — dice — Allora va bene. Posso prendere l'assegno, però datemi il numero della vostra tessera ».

Con il carrello ci inoltriamo tra i banchi del reparto alimentari in un grande magazzino. Senza lasciarci attrarre da confezioni e colori, prendiamo le bibite per fornire la nostra ipotetica famiglia: aranciata, ginger, succhi di frutta, tutto in offerta speciale. Unico capriccio: una bottiglia di whisky. La cassiera rifiuta l'assegno. Arriva il direttore il quale, dopo essersi accertato che siamo dipendenti Fiat, accetta il pagamento.

④ Diffidenza al mercato

« Un assegno da seimila lire? Ma sì, lo prendo ». « Io no, sono stata truffata una volta e ora non ci casco più ».

« Sono infrangibili, durano una vita » grida la donna del mercato mentre incarta sei bicchieri a stelo. *« Sono seimila »* esclama. *« Posso firmare un assegno? »*. La nostra richiesta la lascia perplessa, ma si lascia convincere.

In un'altra bancarella scegliamo sei paia di calze lunghe colorate da uomo. Purtroppo le cose sono più difficili: la venditrice non si fida, si giustifica ricordando una recente truffa.

⑤ Un macellaio simpatico

Un sorriso, una firma e usciamo con la carne.

E' quasi mezzogiorno, facciamo ancora in tempo a comperare quattro fettine di carne da cuocere alla milanese.

Il negozio è moderno, molto ampio, con i banchi pieni di grossi pezzi di carne. C'è molta gente da servire. Due donne discutono con vivacità: « Oggigiorno entrare in macelleria è come andare dal gioielliere. Con i prezzi che ci sono mi sembra di comperare oro ». Il macellaio si muove svelto, con gesti sicuri. E in breve tempo tocca a noi. *« Millesei e dieci, alla cassa prego »*. Il macellaio, giovane e con occhiali, accetta il nostro assegno e sorride. Nessuna difficoltà.

⑥ Il cameriere storce il naso, ma accetta

« Signorina, per me l'assegno va bene. Cosa vuole, io ho un ristorante, lei ha finito di mangiare e io non posso mica chiederle di restituirmi quello che ha preso ».

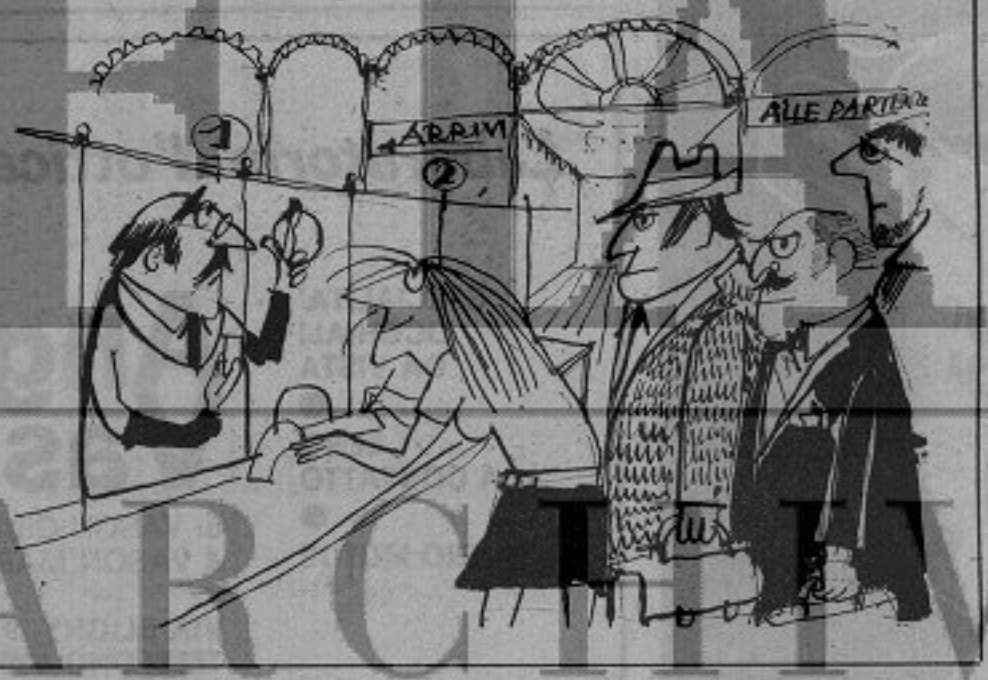
Interrompiamo le nostre corse tra banchi e negozi. E' ora di pranzo. Entriamo in un ristorante di via Bernardino Galliari con i tavolini nel dehors. Ordiniamo tagliatelle, pollo con contorno di cipolline al forno e caffè. Il conto è 5200 lire, per due. Anche qui possiamo staccare un assegno. *« Solitamente li rifiuto* — dice il proprietario del ristorante — *ancora recentemente ho perso 500 mila lire perché lo chèque non era coperto »*.

Nei negozi senza una lira in tasca

⑦ Alle ferrovie solo denaro contante

Per viaggiare in treno si deve pagare in moneta sonante. All'ufficio informazioni spiegano che nel regolamento c'è una « vecchissima » norma, dei tempi delle locomotive a carbone, che vieta il pagamento in assegni.

Aspettando che i negozi riaprano andiamo alla stazione Porta Nuova. Vogliamo vedere se è possibile acquistare biglietti di viaggio pagando con assegni. Dopo la solita coda allo sportello, chiediamo due biglietti di seconda classe per un viaggio di circa duecento chilometri partendo da Torino. « *Niente da fare* — dice l'impiegato — *abbiamo disposizione di non accettare assegni di nessun tipo* ». Non contenti della risposta ci rivolgiamo all'ufficio informazioni dove gentilmente soddisfano la nostra curiosità, leggendoci l'articolo di legge che dichiara l'impossibilità da parte delle ferrovie di prendere assegni. « *La legge ferroviaria risale troppo al tempo di Franceschiello* — interviene un funzionario — *allora esisteva solo il baratto, e noi, quasi nel Duemila, siamo costretti a ignorare l'esistenza di una forma di pagamento diversa dal contante* ».



⑧ Moda: si convincono facilmente

Per comprare vestiti e scarpe non c'è nessuna difficoltà. Siamo entrati in un negozio di moda ed è andata bene, poi in un negozio di calzature e poi in un altro di vestiti.

Pensiamo adesso di acquistare qualche capo di abbigliamento, e scegliamo un maglioncino beige di lana con ricami verdi sul davanti. Il negozio è in via Roma e non fanno alcuna obiezione per il nostro chèque di ottomila lire. In un negozio di calzature scegliamo un paio di mocassini neri con fibbia e suola di cuoio. La spesa è relativamente bassa, approfittiamo di una svendita. Il padrone del negozio, con aria tranquilla e indifferente, continuando a leggere il giornale, dice alla commessa di prendere l'assegno di sedicimila lire. Proprio davanti c'è un emporio di abbigliamento dove comperiamo un paio di calzoncini lunghi di velluto marrone e una gonnellina di panno verde all'ultima moda. Non ostante il cartello sul banco che chiede il pagamento in contanti, riusciamo a persuadere il direttore ad accettare lo chèque di quattordicimila lire.

⑨ Il rifiuto della tabaccaia

Se vogliamo fumare, quattrini sul banco.

Quattro pacchetti di sigarette: spesa mille lire. La tabaccaia non si dimostra però entusiasta all'idea dell'assegno, anzi quando lo vede ritira velocissima le sigarette dal banco e le ripone nello scaffale. Non ce le darà.

⑩ Farmacia: assegni sì, ma con tessera Fiat

Altra tappa in farmacia: acquistiamo aspirine, vitamine e pastiglie per il mal di testa; il dottore esprime qualche dubbio sul nostro desiderio di staccare un ennesimo modulo rosa dal libretto della banca, ma poi accetta a patto che gli si lascino dati sufficienti a rintracciarci: nome, indirizzo e numero della tessera Fiat. Sono le sei del pomeriggio ed entriamo in un parrucchiere per signora. Due pieghe con lozione, totale cinquemila lire. La signora non discute quando porgiamo l'assegno, ci sembra però un po' incerta. « Vuole che lasciamo i nostri dati? ». Ci guarda: « Ma no, mi fido! ».

⑪ Esperimento riuscito

In conclusione, al termine di una giornata di tentativi, le nostre redattrici sono riuscite ad acquistare quasi tutto quel che si erano proposte pagando con assegno anziché in contanti; e ciò anche per spese relativamente piccole, di poche migliaia di lire. Poche volte hanno dovuto lasciare l'indirizzo di casa per controlli; quasi sempre è stata sufficiente la tessera Fiat. L'esperimento — anche se non può avere valore rigoroso — sembra riuscito: i negozianti hanno fiducia in chi si presenta con un libretto di assegni.

Il prezzo del libretto di assegni nel mondo

Francia	gratuito
Germania	320 lire
Gran Bretagna	gratuito
Italia	1400 lire
Paesi Bassi	gratuito
Svezia	gratuito
Svizzera	gratuito
Usa	1320 lire

La PRANDELLINA

SI OFFRE A CHI LA SA APPREZZARE, PER QUESTO LA **INOXPRAN** PUO' DIRE CHE CON UNA SUA PENTOLA A PRESSIONE, UNA DONNA E' PIU' ANGELO E PIU' DONNA...

5 LITRI L. 14.900 compresa Iva

7 LITRI L. 15.900 compresa Iva

PRODOTTO INOXPRAN

1° Più fantasia per la Sua cucina
2° Più economia per la Sua spesa
3° Più tempo per la Sua vita

Chi ha buona esperienza di cucina non ignora che i piatti più appetitosi, più fantasiosi — conti alla mano — sono quelli che costano di meno. Però questi piatti, per la cottura, richiedono più tempo degli altri. E il tempo non si trova sempre. Ecco perché la pentola a pressione INOXPRAN è tanto conveniente da esser quasi indispensabile: 1° Cuoce i piatti più appetitosi in meno di metà tempo, lasciando il resto alle altre faccende della vita; 2° Arricchisce di fantasia il menù della cucina; 3° Favorisce la scelta di cibi più economici che, come sappiamo, sono anche i più appetitosi, consentendo forti risparmi sulla spesa. Per questo la INOXPRAN può dire che, con una sua pentola a pressione, una donna... è più donna.

ELENCO NEGOZI RACCOMANDATI:

CAVALLINO di GROSSO G.	Via Damiano Chiesa 56	Torino
TARANTINO Paolo	Via Pinerolo - Susa 75	Sangano
MASTROMARCO	Via Torino 105	Trofarello
MORTARI Ortensia	Corso Torino 158	Cascine Vica
VALABREGA Renato	Corso Traiano 101	Torino
BARRA Giuseppe	Via Martiri 33	Ceresole d'Alba
TOSETTI Susanna	Strada Piossasco 59	Tetti Francesi - Rivalta
FORNATTO Giovanni	Via Palestro 111	Piossasco
GROSSO Lucia	Via Bianco della Valle 2	Rivalta
VALENTINI	Via Pavese 7	Torino
DI FLORIO Anna	Via Juvara 34/E	Nichelino
FARINA Rosangela	Via XX Settembre 13	Poirino
BERNARDI	Via Borgarelle 4	Cambiano
MARTIGNONE Xinia	Via Bertholliet 37	Torino
BRACCESI Rosina	Corso Siracusa 160	Torino
VACHINO Adelaide	Via Monginevro 195	Torino
FERRO Pierina	Piazza Cavaliere 9	Rivoli
ZOPPELLETTO	Corso Francia 237	Leumann
SQUILLARI Isa	Via Chisone 23	Cascine Vica
BOMBIERI Luciano	Via P. Cossa 58	Torino
TARTARI	Via Cibrario 27	Torino
VESCERA Maria	Via Monterosa 50	Torino
POLI	Corso G. Cesare 197	Torino
CAIRANTI Adriano	Via A. Cecchi 55	Torino
CAPIRONE Eligio	Via N. Fabrizi 123	Torino
BALDI Maria	Via Sospello 147/A	Torino
GIORSA Cesare	Piazza Bovetti 2	S. Gillio
ROLLE Luigi	Via Vittorio Veneto 1	La Cassa
CASALE Luisella	Corso Torino 69	Avigliana
VITTON Clementina	Via Assietta 9 B	Sauze d'Oulx
ORLANDO Maria	Via Foglizzo 4	Torino
LOMANTO Carmela	Via Tessarin 4/6	Venaria
PAUTASSO Mario	Via XXIV Maggio 47	Collegno
ACCHIARDI Clelia	Corso Torino 23	Ferriera di Buttigliera
GRITELLA Anna	Corso Susa 27	Rivoli
AIMASSO Angela	Via Valdellatorre 2	Alpignano
BUCCI Rosso	Via G. Dina 40	Torino
SACCO Ester	Corso Orbassano 78	Torino
FALCONETTI Matteo	Corso Unione Sovietica 239	Torino

POTRETE RICHIEDERE LA PENTOLA ANCHE NEL VOSTRO NEGOZIO DI FIDUCIA

PER ABBREVIARE GLI STUDI PER CONSEGUIRE PIÙ RAPIDAMENTE UN DIPLOMA

IP ISTITUTO PADANO

10126 TORINO
Via Nizza 107
Telefoni
657.013 - 659.697

L'ISTITUTO PADANO si distingue, da anni, per l'accurata preparazione che permette agli studenti di conseguire in tempo più breve del previsto i seguenti DIPLOMI: **LICENZA MEDIA** (tre anni in uno) - **GEOMETRA - RAGIONIERE - PERITO INDUSTRIALE** (per l'elettronica; elettrotecnica; meccanica).

- Corsi accelerati per gli allievi in possesso di qualifiche Professionali per passaggi agli Istituti Tecnici.
- **Cambiamento ordine di studi** senza perdita di anni.
- Corsi accelerati per il 1 e 2 anno Periti comuni a tutte le specializzazioni.
- Corsi Diurni - preserali - serali e per turnisti.

Laboratorio d'ottica oculistica

SPECIALITA' OCCHIALI DA VISTA
•
LENTI A CONTATTO
•
SERVIZIO MUTUE

Angelo Vason

di VASON GIULIANO
& VASON MARIA TERESA

VIA BLIGNY, 9 — 10122 TORINO
TELEFONO 530.761

A? Soggetto affetto da calvizie B?

Al soggetto A od al soggetto B abbiamo effettuato l'INFOLTIMENTO NATURALE? Consultateci e lo saprete. La consulenza è gratuita previo appuntamento telefonico. Il nostro Consulente Tricologo è in grado di risolvere ogni vostro caso. SEZIONE UOMO E SEZIONE SPECIALE PER DONNA. Telefonare 655.773.

C.I.P.A. - Via Saluzzo 86 bis - 10126 Torino

ERNIA

... LIBERI CON DOBBS...

NUOVA TECNICA AMERICANA. IL CINTO CHE VI LIBERA DALLA SCHIAVITU' DI SOTTOCOSCIA, CINTURE E BORSE
MINIMO INGOMBRO - LAVABILE
AL MARE E IN PISCINA CON CINTO DOBBS

Centro di applicazione DOBBS - Torino

Via Giulio 31 ang. c. Pr. Eugenio - tel. 519.753

Orario: 9-12; 15-19; chiuso lunedì mattina

Chi siamo, come viviamo

Il mestiere di guidare

Franco Vasone, 37 anni, sposato, due figli è in forza alla rimessa della sede centrale. Il suo hobby: la pittura. Ha viaggiato in lungo e in largo per l'Italia e per l'Europa. Ha conosciuto persone famose, divi del cinema, imperatori e uomini politici.

Abbiamo pubblicato, nei numeri scorsi, come si svolge una giornata di alcuni dipendenti; prima protagonista delle nostre cronache è stata Maria, una ragazza che lavora in fabbrica; poi è stata la volta di un pendolare che vive ad Alba; è seguita la storia di un operaio agricoltore e quella di un'impiegata madre; nel numero di luglio-agosto è stato presentato il ciclista delle Ferriere, Giuseppe Maffeis; nel numero scorso abbiamo seguito la giornata di un sindacalista. Oggi è la volta di un autista-pittore, Franco Vasone, 37 anni.

Elegante, non molto loquace, racconta la sua vita di autista usando frasi concise. In una grande azienda come la Fiat gli autisti sono numerosi e continuamente impegnati al volante di vetture che vanno dalle poco appariscenti 500 alle lussuose 130. Le incombenze sono molteplici: accompagnare visitatori, recapitare dispacci urgenti, distribuire corrispondenza, e alcune fra le pubblicazioni aziendali che devono giungere tempestivamente ai vari stabilimenti e uffici; e anche agire come collaudatori, poiché, ogni volta che la Fiat lancia un nuovo modello, alcuni esemplari vengono immediatamente assegnati alle autorimesse interne. Data la loro capacità gli autisti sono i più indicati per sperimentare su strada e in mezzo al traffico della città le nuove vetture.

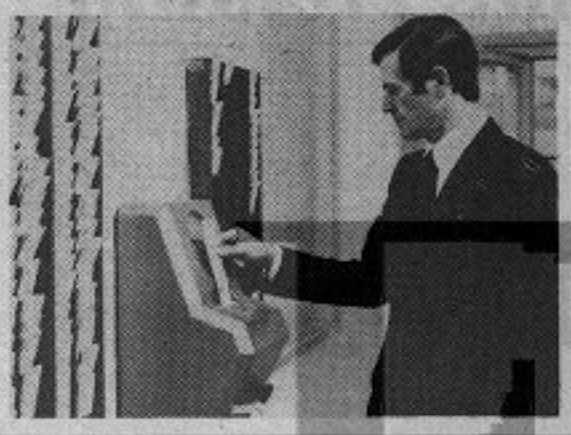
Franco Vasone abita in corso Giambone 46, in una casa Fiat, secondo piano, interno quattordici. E' sposato e ha due figli. Ogni giorno esce di casa alle 7,30 precise e il suo lavoro comincia proprio in quel momento, quando sale su una 127 bianca. « Potrei usare l'autobus, il 61 mi è abbastanza comodo ma mi è già successo che mi sia fermato fino a tarda sera e che sia uscito dalla Fiat quando ormai non c'erano più in circolazione mezzi pubblici ».

Saliamo in auto con lui. Dire che guida con leggerezza e con precisione potrebbe essere una cosa ovvia. Davanti a corso Marconi riesce subito a trovare un posto dove parcheggiare l'auto. « Ecco, alle otto, qualche spazio libero c'è ancora, poi la situazione precipita; molti impiegati sono costretti a lasciare la vettura lontana dagli uffici. Ogni tanto arrivano i vigili e fanno una buona collezione di multe».

Timbra la cartolina alle 7,45. « Ogni mattina la stessa trafila — spiega —, bollatura, ufficio movimento, sala autisti, in attesa che arrivi la prima chiamata.

(continua alla pagina seguente)

Il mestiere di guidare



"Quando guidavo i pullman mi alzavo alle quattro e andavo a dormire a mezzanotte,,

Sempre pronti

Siamo quattordici autisti qui, il nostro viene definito un servizio di linea: accompagniamo persone della Fiat e no sia in città come fuori. Ci può toccare un percorso breve, come un viaggio lungo, anche all'estero. Per questo dobbiamo sempre essere pronti, addirittura con la valigia già fatta. A me è già accaduto più volte, anche se non sono andato a centinaia di chilometri di distanza. Bisogna dire che i servizi molto lontani vengono quasi sempre programmati con anticipo ».

Il capo del settore riceve le chiamate e le smista alla sala dove gli uomini sono in attesa: è lui che decide quale autista inviare per ogni servizio. Squilla il telefono: bisogna andare a Caselle, sta arrivando un funzionario di una casa automobilistica francese e deve essere accompagnato in azienda. L'auto destinata al trasporto è una 132. Franco Vasone fa una rapida capatina al lavaggio: quella vettura è rientrata nella notte da un lungo viaggio e ha bisogno di un po' di toeletta. Tutto viene sbrigato in dieci minuti. Vasone sta per partire: una telefonata lo richiama, occorre anche portare alcune lettere a Mirafiori.

Noi restiamo con lui. Il percorso verso Mirafiori è compiuto velocemente, l'auto si districa rapida fra il traffico intenso. Le buste vengono lasciate in portineria; una sosta al distributore interno per il pieno e subito imbocchiamo la tangenziale nord verso l'aeroporto.

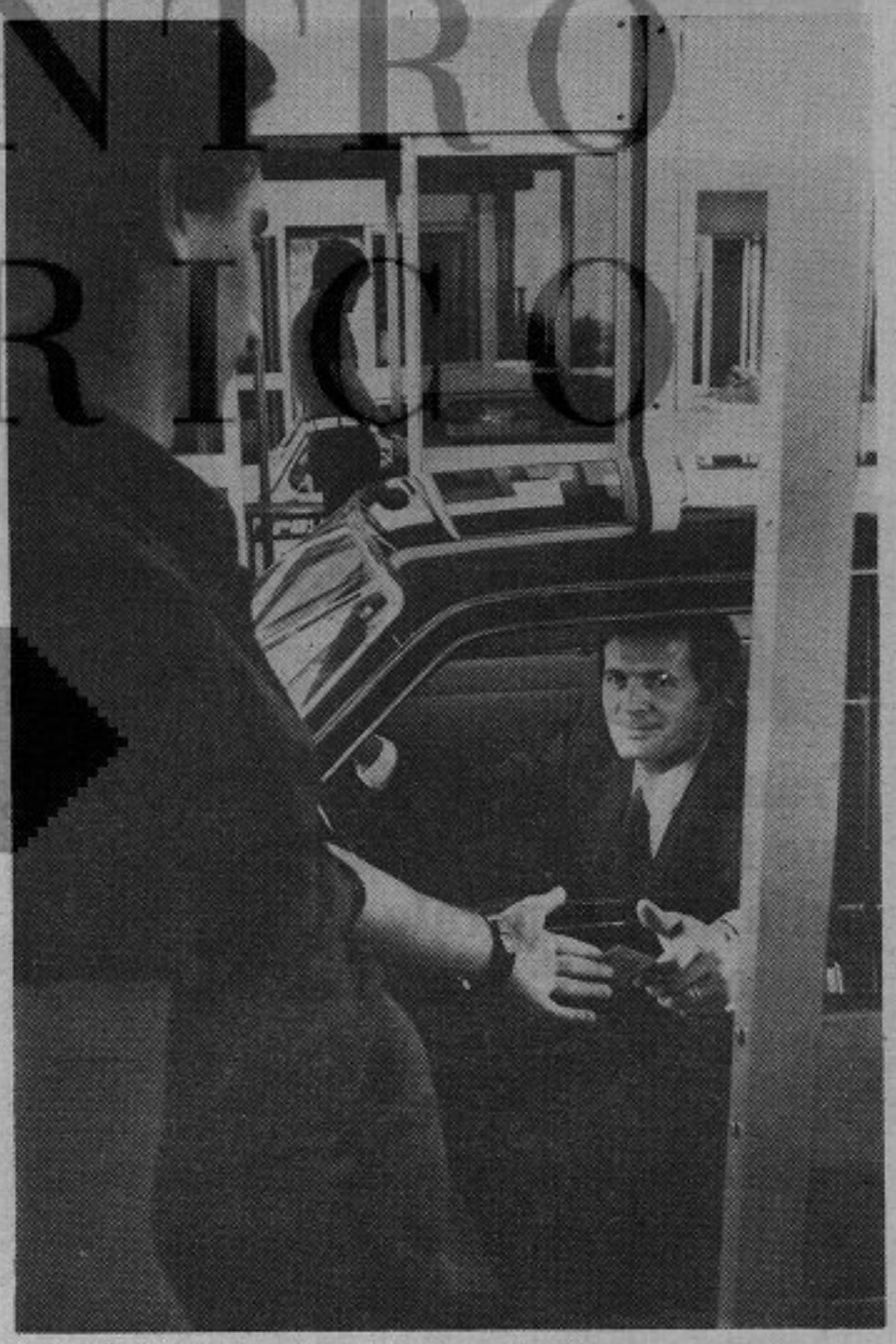
Alle 10,25 entriamo a Caselle. Vasone dice: « Vengo all'aeroporto piuttosto spesso; almeno due volte la settimana vado a Linate o alla Malpensa ». Alle 10,50 atterra l'aereo; un attimo prima che i passeggeri escano dall'aerostazione incuriositi domandiamo a Vasone: «Lo conosce?». Risponde di no, ma riuscirà ugualmente a trovarlo. « Alcuni autisti d'azienda, specie all'estero, portano in vista un cartello con il nome dell'ospite atteso all'aeroporto, oppure il nome dell'azienda stessa. In certi casi portano ben visibile, come segno di riconoscimento, una copia di " illustratofiat ". Così il contatto viene facilitato. Io invece vado a fiuto. Ecco, credo che il nostro ospite sia quello là ». Infatti è lui. Vasone lo accompagna a Mirafiori; andrà a riprenderlo nel pomeriggio per accompagnarlo in alcuni stabilimenti Fiat. « Quasi sempre passo dal centro storico di Torino, così posso parlare un po' della nostra città e fornire quei dati che mi vengono invariabilmente richiesti. Ho letto parecchi libri sulla Torino vecchia e sono più informato di una guida. Per le lingue non mi spavento, conosco bene il francese e me la cavo con l'inglese ».

Alle 12,15 ritorniamo in corso Marconi. Vasone porta da casa il pranzo con il « baracchin » e lo consuma nel refettorio di via Giacosa. La sala è mezza vuota. « Adesso che la mensa costa solo 172 lire ci vanno quasi tutti. Prima era sempre pieno qui ». Il suo menu è: minestra di verdura, coniglio con patate, frutta. « Il vino lo prendo qui, non è del migliore, ma neppure da buttare ».

Dopo un caffè preso in un bar di via Saluzzo, si ritorna a bollare. Alle 14,30 Vasone si ferma davanti alla palazzina di Mirafiori: il funzionario francese deve recarsi a Stura. Nel percorso, come consuetudine, vengono inclusi Porta Nuova, via Roma, Piazza Castello, palazzo Reale, le torri Palatine. L'ospite fa domande, Vasone risponde in un corretto francese. Passano un paio d'ore: l'ospite viene riaccompagnato in albergo. Ritorniamo in corso Marconi: Vasone spolvera l'auto. « Non voglio che il mio collega domani la trovi sporca ».

C'è un po' di tregua, ne approfittiamo per quattro chiacchiere. « Sono alla Fiat da tredici anni. Prima, dai 18 ai 23, guidavo i pullman della Sapav. Ho percorso linee internazionali come la Torino- Briançon, la Torino-Grenoble e la Torino-Ginevra. Ho fatto anche il servizio per gli operai della Val Chisone: abitavo a Perosa Argentina e ogni mattina mi alzavo alle quattro, e fino alle undici di sera non andavo a dormire. Guidare è sempre stata la mia passione, qualsiasi mezzo a motore esercita su di me un fascino particolare. In estate ho fatto anche il trattorista, conducevo un caterpillar nei lavori per la costruzione della nuova strada fra Cesana e Bousson dopo l'alluvione che aveva distrutto il vecchio tracciato.

(continua alla pagina seguente)



Il mestiere di guidare

"Dipingo da quand'ero ragazzo. Vendo qualche quadro ma lo faccio malvolentieri,,

Evasione dalla monotonia

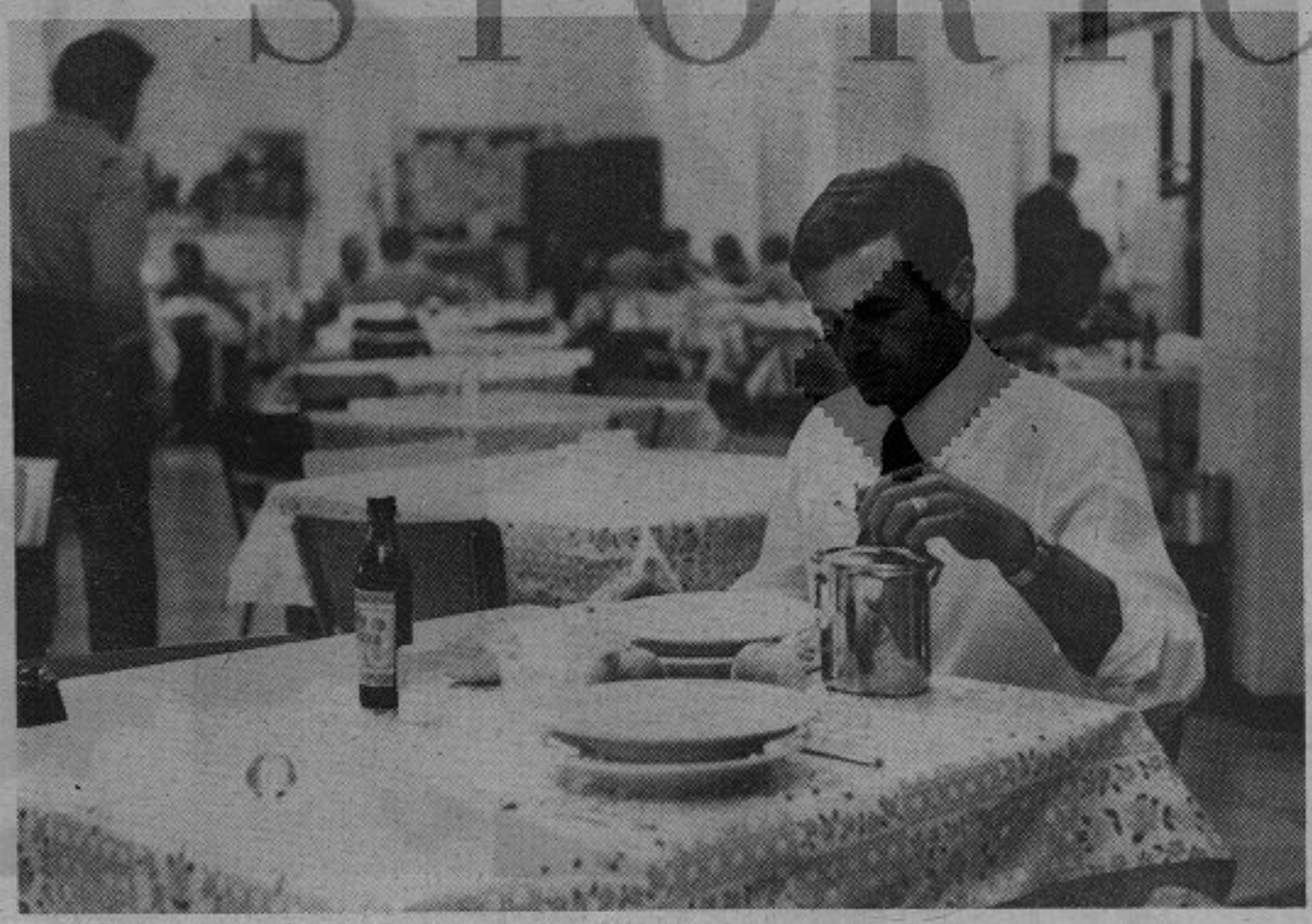
« L'inverno del 1955 fu veramente tragico. Lavoravo come trattorista in una ditta di trasporti e abitavo con alcuni miei colleghi al Sestriere. Dormivamo in una squallida camerata e spesso venivamo svegliati durante la notte per andare a togliere la neve dalle strade. Si partiva con gli spartineve e il più delle volte si ritornava la sera del giorno dopo. Anche se le ore lavorative erano ben più numerose di quelle previste, la paga giornaliera era sempre la stessa, 900 lire al giorno. Ricordo con particolare amarezza una volta che lavorai dalle 6 della domenica alle 6 del giorno dopo, e alla fine del mese dalla mia busta paga mancavano 900 lire per il fatto che un lunedì ero rimasto a dormire ».

Avrei voluto studiare, ma le possibilità economiche della mia famiglia non me lo hanno permesso; allora, dopo la terza avviamento, mi sono messo a lavorare. La vita in un piccolo centro di montagna (sono di Ulzio) mi soffocava, avevo mille interessi che non potevano essere appagati. Senza dubbio la passione per la guida derivava da un desiderio di evasione dalla monotonia dei primi anni della mia vita. Quando, nell'aprile del '61, ricevetti la lettera di assunzione della Fiat, mi parve di toccare il cielo con un dito. Finalmente potevo vivere in una grande città e conoscere gente nuova. Fui destinato alla rimessa di Miraflori, dove sono rimasto fino a due anni fa. In pratica ho sempre fatto lo stesso lavoro, cioè l'autista, diversamente da quasi tutti i miei colleghi che, assunti come operai, sono diventati autisti in un secondo tempo ».

Finito il servizio Vasone torna a casa. Gli vengono ad aprire i figli, Mauro, dodici anni, che ha frequentato la terza media e Paolo di otto, quarta elementare. L'alloggio è arredato con gusto, la moglie, Margherita, ne è fiera: « Abbiamo fatto domanda per avere un alloggio Fiat parecchi anni fa, solo nel 1973 abbiamo potuto traslocare qui ». Le pareti sono coperte di quadri, hanno tutti lo stesso stile, sono tutti opera di Vasone. « Dipingo — spiega — da quando ero ragazzo, anche quando vivevo in montagna avevo cavalletto e colori, ma la maturità l'ho raggiunta solo da poco più di una decina d'anni. Preferisco i paesaggi, quando ne trovo uno che mi piace lo ritraggo, e poi continuo a elaborarlo in tele successive. Non ho mai vinto premi, ma non ho neppure mai esposto. Solo una volta, ma mi ci hanno tirato per i capelli. Ho venduto qualche quadro questo sì, ma lo faccio malvolentieri e solo per ricuperare i quattrini spesi. La pittura è un hobby dispendioso: una tela costa tremila lire, una cornice dodici-quattordicimila, per un quadro vanno tre-quattromila lire di colori. Ho anche tentato la pittura su ceramica, ma ci vuole troppo tempo ».

Dopo cena. La signora Margherita ascolta in silenzio. « Penso che gli autisti di linea — dice — avrebbero diritto a una qualifica professionale più alta. Io sono inquadrato nel quarto livello, ex prima categoria operai, e mi è stato detto che non posso sperare di passare al livello superiore senza un adeguato titolo di studio. Non che si pretenda di essere considerati diversi dagli altri operai, ma dovrebbero tenere conto che non siamo semplici conduttori di vetture.

(continua alla pagina seguente)



Il mestiere di guidare

"L'assicurazione per gli autisti mi sembra indispensabile. Così non siamo sicuri,,

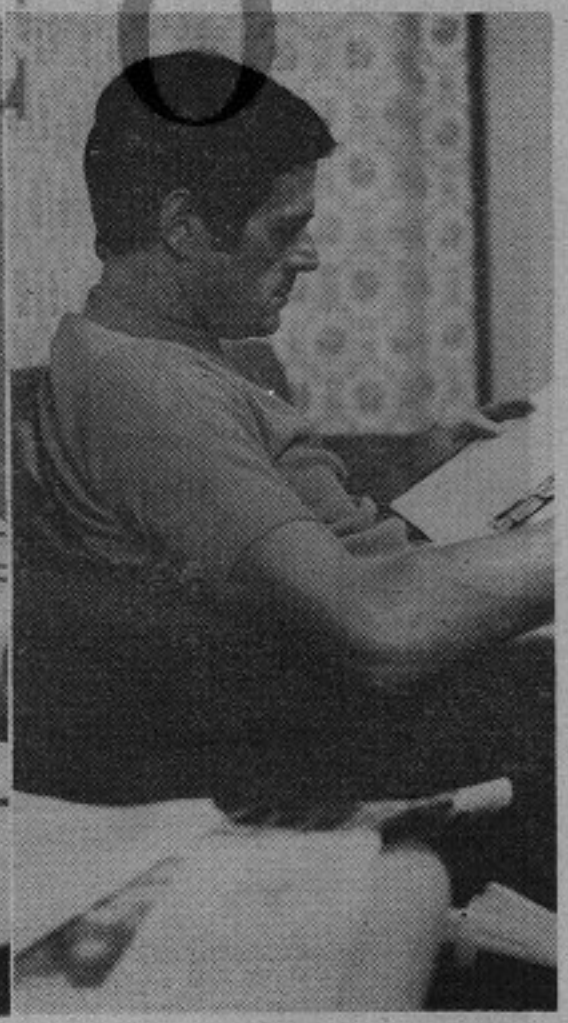
Il libro degli autografi

Ho sempre cercato di lavorare il meglio possibile, con impegno, e vorrei che i miei sforzi, come quelli dei miei colleghi, fossero riconosciuti. Mi piace il mio lavoro perché mi dà la possibilità di conoscere persone diverse e interessanti, e di visitare località italiane ed estere: sono stato in Danimarca, Francia, Grecia, Germania, Austria e ho girato tutto il territorio nazionale ».

Si è fatto tardi. Chiediamo che ci parli di qualche episodio della sua carriera di autista. E vengono fuori storielle e flash divertenti. « Ho guidato l'auto sulla quale il cardinale Colombo ha attraversato le strade di Milano dopo l'elezione ad arcivescovo, quando il cardinale Montini divenne papa. Durante l'inaugurazione del traforo del Monte Bianco sono stato vicinissimo a Saragat e a De Gaulle, allora presidenti delle due repubbliche, De Gaulle aveva la statura di un pivot della pallacanestro; quando ero a Roma ho trasportato Robert Kennedy, e anche Gagarin il primo uomo dello spazio. A Torino ho accompagnato l'imperatore Hailé Selassié in visita alla Fiat: non ha mai detto una parola. Un particolare ricordo conservo dei due attori, simpatici e affabili, Monica Vitti e Vittorio Gassman. La Vitti è molto bella. Avevo anche incominciato a raccogliere autografi di personalità, ma un giorno ho dimenticato l'album sull'auto aperta ed è subito sparito ».

Vasone vuol dire una cosa che gli sta a cuore. « Si tratta dell'assicurazione per gli autisti: un incidente stradale che causi danni fisici al conducente non può essere considerato un semplice infortunio sul lavoro, ma ritengo indispensabile un'adeguata copertura assicurativa ».

La giornata di Franco Vasone finisce qui: « Oggi non ho preso in mano neanche un pennello, dice, ma mi rifarò domani se non dovrò andare per lavoro in qualche città lontana ».



ARCHIVIO CENTRO STORICO

I rimborsi spese possono essere tassati?

Pubblichiamo nelle pagine delle cronache dell'azienda questa lettera con la risposta poiché ci sembra che l'argomento — così come è stato trattato e sviluppato — esuli da quelli normalmente ospitati nelle lettere dei lavoratori

Ho chiesto il rimborso delle spese sostenute durante una trasferta per servizio fuori del comune in cui lavoro, durata tre giorni.

Come mai, pur avendo rispettato i massimali di spesa fissati dall'azienda, ho ricevuto un rimborso sensibilmente inferiore alla mia domanda? C'è forse lo zampino del fisco anche nei rimborsi spese?

(lettera firmata)

Per risolvere il suo caso specifico occorrerebbe esaminare la domanda di rimborso. In linea generale, se la richiesta di rimborso non eccede i limiti fissati dall'azienda per le trasferte effettuate fuori dal comune in cui il lavoratore presta normalmente la sua attività, si procede come segue:

1. Si considerano richieste di rimborso spese «a piè di lista» quelle in cui l'interessato fa l'elenco delle spese che ha sostenuto nel corso della trasferta e allega il documento giustificativo per ciascuna voce. Tale documento di solito è la fattura, che deve essere intestata a nome del dipendente e dell'impresa, e che deve essere regolare anche ai fini dell'Iva.

Le spese di trasporto possono essere costituite o da biglietti di viaggio che (se sono stati acquistati dal dipendente) vanno allegati alla richiesta di rimborso o — nel caso di utilizzazione della vettura di proprietà del dipendente — dalla indennità chilometrica corrisposta in base alle tariffe aziendali. Per quest'ultima forma di richiesta, è necessario indicare la sede di trasferta, i chilometri percorsi, e la tariffa del rimborso per chilometro.

Altre spese difficilmente dimostrabili (taxi, consumazioni al bar o alla tavola calda ecc.) sono ammesse senza idonea documentazione solo per piccoli importi. Il rimborso spese «a piè di lista» non è soggetto a trattenute di imposta a titolo di acconto se queste regole sono rispettate. L'azienda normalmente non rimborsa le voci che potevano essere e non sono state documentate, come per esempio le spese d'albergo e del ristorante.

2. Si considerano diarie per trasferta le somme corrisposte forfettariamente ai dipendenti per ogni giornata di trasferta senza resa di conto. Tali somme sono assoggettate a ritenuta d'acconto ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche solo sulla parte che eccede lire 12.000 giornaliere, per le trasferte in Italia, e lire 15.000 giornaliere, per le trasferte all'estero.

3. L'ultimo caso da esaminare riguarda le richieste di rimborso «miste», cioè quelle con cui il dipendente per una stessa giornata chiede il rimborso in parte a piè di lista e in parte a forfait. Se per esempio, per una stessa giornata, viene chiesto il rimborso a piè di lista per l'albergo e le spese varie, e quello a forfait per i pasti, l'azienda, che abbia optato per i rimborsi a piè di lista, in base alle disposizioni ministeriali, deve comportarsi come segue:

— assoggettare a ritenute il rimborso a forfait;

— esentare dalle ritenute ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche il rimborso a piè di lista delle spese d'albergo e delle spese varie.

Si può suggerire al lavoratore, nel suo interesse, di chiedere, ogni qualvolta è possibile, il rimborso delle spese a piè di lista perché in questo modo si ha la certezza che non si verifichino aggiunte di imponibile alla normale retribuzione. Si tratta solo di prendere la buona abitudine di richiedere e conservare i giustificativi delle spese sostenute secondo un costume che in tanti altri paesi è diffuso da lungo tempo.

La forma più complicata e meno conveniente è evidentemente quella del rimborso «misto», perché con questo sistema, una parte del rimborso spese finisce con l'essere tassata in cumulo con la retribuzione.

Previsto per la contingenza uno scatto di 10 (o 12) punti

Nel mese di agosto, in Italia, il costo della vita è salito del due per cento rispetto al mese di luglio e addirittura del 21,2 per cento rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Ciò che costava 100 lire, oggi costa in media 120 lire. In base a questi dati, forniti dall'«Istat» (Istituto centrale di statistica), si prevede, per il trimestre novembre-gennaio, uno scatto dell'indennità di contingenza superiore ai dieci punti; alcuni esperti arrivano a prevedere uno scatto-super di dodici punti.

L'Italia è il paese industrializzato dove ultimamente si sono registrati i più alti aumenti dei prezzi. Contro un aumento dei prezzi al consumo del 2 per cento in Italia, si è registrato in agosto un aumento dello 0,8 per cento negli Stati Uniti e in Canada, dell'1,3 per cento in Germania e Australia, dello 0,3 per cento in Svizzera e Svezia, dello 0,4 per cento in Olanda e dello 0,9 per cento in Inghilterra (dato molto significativo, data la grave situazione dell'economia inglese).

Da noi il costo della vita è aumentato soprattutto per colpa dei generi alimentari: 2,8 per cento in più rispetto a luglio, mentre le spese per i «beni e servizi vari» sono aumentate dell'1,9 per cento, quelle per l'abitazione dell'1,2 per cento e quelle per l'abbigliamento dello 0,5 per cento.

A meno che non si verifichi entro la fine di settembre e nella prima metà di ottobre una inversione di tendenza con conseguente ribasso del costo della vita, il prossimo scatto della contingenza si annuncia eccezionale, «senz'altro superiore ai dieci punti, forse undici o dodici», come indicano gli esperti.

Dall'inizio dell'anno a ottobre l'indennità di contingenza è già salita di 26 punti, tre in più di quelli registrati nel 1973. Ogni punto di aumento della contingenza costa al settore industriale 53 miliardi di lire all'anno, e alla sola Fiat 3 miliardi.

USA: offronsi ai pendolari compagni di viaggio

L'ente trasporti dello Stato del Connecticut (Stati Uniti) offre agli automobilisti un programma che consente al singolo cittadino di trovare compagni di viaggio per il quotidiano trasferimento in auto casa-lavoro. Una recente indagine ha rivelato che molti utenti sono soddisfatti non solo del risparmio, ma anche perché hanno così eliminato la noia e la tensione della guida solitaria. Attualmente gli utenti del servizio sono oltre 63 mila e più di 150 mila persone sono interessate a trovare compagni di viaggio. L'adesione è molto semplice: basta compilare un modulo indicando generalità, indirizzo, numero di telefono, nome dell'azienda, orario di inizio e fine lavoro.

Quattro automobilisti intraprendenti hanno compiuto in ventun giorni il viaggio Madrid-Mosca e ritorno a bordo di due vetture SEAT 133, prodotte dalla Fiat spagnola. I quattro — Ana de Rojas, giornalista, Carmen Redondo, psicologa, Luis Lazcano, economista, e il medico Anulfo Gonzàlez Diaz — hanno percorso 10.413 chilometri attraverso la Francia, la Svizzera, la Germania, la Cecoslovacchia, la Polonia, l'Unione Sovietica e l'Ungheria, alle prese con difficoltà burocratiche di ogni genere e disagi derivanti dai cambiamenti repentini della temperatura e dalla diversa agibilità delle strade. Le vetture Seat, hanno detto i quattro avventurosi, non hanno avuto alcuna avaria né alcun inconveniente, anzi, hanno «volato» sulle autostrade a 130-140 chilometri l'ora. Il consumo di carburante è stato minimo: 690 litri per vettura, che ripartiti per i 10.413 chilometri danno un risultante consumo di 6,6 litri ogni cento chilometri

centro culturale: calendario

○ Atletica leggera

5 ottobre	Novara: Campionato regionale ragazzi
6	Alessandria: Campionato regionale ragazze
5-6	Asti: Decathlon (seniores-juniores), Octathlon (allievi)
12	Biella: Trofeo regionale maschile (2ª giornata)
13	Vercelli: Trofeo regionale femminile (2ª giornata)
13	Aosta: Incontro esagonale maschile
19	Biella: Campionato regionale staffette ragazzi-ragazze
27	Torino: Campionato regionale Triathlon ragazzi-ragazze.

○ Atletica pesante

5-6 ottobre	Savona: Campionati nazionali allievi di pesistica
12-13	Catania: Campionati nazionali juniores di pesistica
12-13	Sede da destinare: Leva nazionale esordienti di lotta greco-romana
26-27	Sede da destinare: Coppa Marsano di pesistica.

○ Automobilismo

20 ottobre Torino: Gimkana automobilistica.

○ Bocce

5-6 ottobre	Aosta: Campionato di società a quadrette (8ª giornata)
6	Torino: Gara regionale individuale
6	Cirié: Gara provinciale a coppie prop.
13	Torino: Gara provinciale a coppie prop.

○ Escursionismo

13 ottobre	Gita alle Grotte del Monte Carmo (m. 1389) Val Bormida
27	Pranzo sociale.

○ Pesca

27 ottobre Moncalieri: Campionato sociale (3ª prova).

○ Concerti

La stagione sinfonica 1974-75 sarà inaugurata all'Auditorium di Torino, il 31 ottobre, dall'orchestra dell'Auditorium diretta da Yuri Temirkanov con il solista Oleg Kagan (violino), saranno eseguiti brani di Sciostacovic e Ciaikovski. Al conservatorio «Giuseppe Verdi» si terranno i seguenti concerti: giovedì 14 novembre il quintetto a fiati Tuckwell eseguirà brani di Hindemith, Stravinski, Ligeti, Danzi, Rossini; martedì 26 novembre Pierre Sechet, Jordi Savall, Christofer Farr eseguiranno musiche di Bach; martedì 10 dicembre Arturo Sacchetti suonerà all'organo brani di Jehan Alain e Olivier Messiaen; martedì 28 gennaio 1975 il soprano Maria Romano, il baritono Elio Battaglia e al pianoforte Loredana Franceschini eseguiranno canti liederistici; giovedì 13 febbraio 1975 il duo Gulli e Cavallo suonerà musiche di Busoni, Bartok, Stravinski; giovedì 20 febbraio 1975 il quartetto Alban Berg darà un programma di Mozart, Berg, Dvorak; giovedì 13 marzo 1975 il pianista Richard Goode eseguirà brani di Bach, Beethoven, Busoni, Liszt; martedì 8 aprile 1975 concerto dedicato al centenario di Franco Alfano (1875-1975), esecutori Silvana Bocchino, soprano, Wally Peroni, pianoforte, Ermanno Molinari, violino, Piero Moretti, violino, Lorenzo Lugli, viola, Renzo Brancaleon, violoncello.

Il programma generale si potrà ritirare alla biglietteria del centro, via Carlo Alberto 59, dal 15 ottobre prossimo.

○ Scuole

La scuola serale «Vittorio Bersezio» (corso Marconi 28, tel. 657.524) concede ai dipendenti Fiat e ai loro familiari particolari facilitazioni per la frequenza ai seguenti corsi: Scuola media (iscrizione L. 20.000 più 8 rate da L. 20.000); Lingue, con rilascio di regolare diploma: inglese, francese, tedesco, ecc., 4 ore settimanali per lingua (iscrizioni L. 15.000 più 4 rate da L. 15.000 per una lingua, 5 rate da L. 23.000 per due lingue e 6 rate da L. 25.000 per tre lingue); Stenografia-Dattilografia (iscrizione L. 3000 più quote mensili da L. 10.000 cad., due corsi L. 15.000 più iscrizione); Paghe e contributi (iscrizione L. 5000 più quote mensili da L. 15.000); Maestre di Scuola materna; Bienni di Ragioneria; Maestri elementari (iscrizione L. 20.000 più 9 rate da L. 25.000).

Per informazioni e iscrizioni gli interessati potranno rivolgersi direttamente alla segreteria della scuola, corso Marconi n. 28 angolo via Madama Cristina, tel. 657.524, con orario dalle 9 alle 12 e dalle 15 alle 21,30 tutti i giorni, compreso il sabato.

СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

МЕЖДУНАРОДНОЕ РАЗРЕШЕНИЕ НА УПРАВЛЕНИЕ АВТОМАШИНОЙ

PRIVATION DE PERMIS

MOTOR VEHICLE OPERATOR'S PERMIT
DISTRICT OF COLUMBIA
The addressee named hereon has been licensed as an operator of motor vehicles for a period of FOUR years, except motorcycles unless indicated.
LANIUS, PAUL BAXTER JR
3645 49TH ST NW
WASH DC 20016
RESTRICTIONS
DATE OF BIRTH 05-24-20 | SEX M | WEIGHT 170 | HEIGHT 5-09 | EYE COLOR BLUE | 1
EXPIRATION DATE 08-17-74 | DATE ISSUED 11-17-70 | SOCIAL SECURITY NO. 524-12-3271
AUDIT NO. 809020 | CODE 61 | TYPE RPLP | PERMIT NO. 2161929
Paul Baxter Lanius Jr.
MUST BE CARRIED WHEN OPERATING A MOTOR VEHICLE AND WHEN APPLYING FOR RENEWAL

Sopra: la prima e la terza pagina della patente sovietica. Consta di sole quattro pagine e ha il formato più o meno identico a quello della patente italiana. Sotto: come si presenta la patente americana, molto piccola, simile a un talloncino plastificato

Un giornalista italiano rac

A scuola g

Ecco il racconto di Ennio Caretto, che è stato corr

A New York

Sono vissuto a New York quasi tre anni, guidando nel traffico di Manhattan un'enorme automobile americana col cambio automatico. La città è ben servita dai trasporti pubblici, ma non tutti i sobborghi residenziali sono facilmente accessibili. Sul centro, si riversano ogni giorno circa un milione di veicoli, le autostrade corrono sui tetti delle case, e uno degli spettacoli più frequenti è quello delle carcasse di auto abbandonate.

Ogni Stato americano ha le sue norme sul conseguimento della patente, e mi hanno detto che a New York vigono quelle più severe. Ma paragonate alle norme sovietiche, sono molto elastiche. La trafila di una giovane italiana che ha preso la patente a New York è incominciata con l'acquisto di un manuale di guida all'ufficio municipale della motorizzazione. L'ho sfogliato: è più un codice stradale che un prontuario meccanico, parla di segnaletica, limiti di velocità, diritto di precedenza, illustra le varie tecniche di guida, ma non insegna quasi nulla del motore.

Il secondo passo è stato l'iscrizione obbligatoria a tre ore di scuola guida, per complessive tremilacinquecento lire. Bisogna imparare a «guidare sulla difensiva». L'idea appartiene al governatore dello Stato di New York Rockefeller. (Nella maggioranza degli altri Stati americani, queste tre ore non ci sono). Gli allievi assistono alle proiezioni di pellicole sulle circolazioni e gli incidenti, ascoltano delle conferenze, partecipano a dibattiti. Imparano a evitare «i venti errori più comuni degli automobilisti»: superare l'autobus che carica bambini alla fermata, per esempio.

Il terzo passo è stato l'apprendistato al volante. E' volontario: si possono prendere quante lezioni si vogliono. Un'ora di lezione costa sulle 7-10 mila lire: maestro al fianco, ci si familiarizza con la guida. Ci si può fare insegnare dal padre o dal fidanzato o da un amico: in questo caso, bisogna avere però il foglio rosa. Col consenso dei genitori, bastano sedici anni per la patente, e infatti a questa età gli americani scarrozzano già le loro automobili. Il vero ostacolo è l'assicurazione, assai gravosa per i minorenni.

Quarto passo della giovane italiana: la richiesta del foglio rosa. Un'impiegata l'ha ricevuta a uno sportello. Le ha controllato la vista con un apposito apparecchio, e coi soliti cartelli colorati, o coi numeri, o con le lettere. L'ha quindi fatta accomodare in uno stanzone presidiato da un poliziotto in uniforme, con parecchi banchi. Il poliziotto le ha consegnato un questionario: venti gruppi di tre domande ciascuno, e bisogna indovinare la risposta giusta. Se si vuole, c'è tempo tutta la giornata, ma non si può uscire.

«E' una specie di abbecedario della guida», mi ha detto la neoautomobilista. «E' in parecchie lingue, compresa l'italiana. Sono domande elementari: ti promuovono se fai meno di cinque sbagli. Naturalmente, non devi parlare con gli altri esaminandi». Il foglio rosa viene consegnato seduta stante, costa 15 mila lire e dura un anno. Consente di guidare l'automobile (non sulle autostrade) con accanto qualcuno con la patente in regola. Ci si può iscrivere subito all'esame di guida, ma a New York si aspetta un mese. E' una delle principali differenze rispetto all'Urss, dove il foglio rosa non esiste.

Sopra: una foto di Mosca: ultimamente l'industria dell'auto ha subito un forte incremento, ma il traffico non è mai caotico, 400 mila veicoli di cui solo 100 mila privati

Sotto: due immagini di traffico negli Stati Uniti, dove la densità automobilistica è molto alta. Su New York si riversano dalla periferia ogni giorno circa un milione di autoveicoli

conta come ha preso la patente in due mondi tanto diversi

uida in USA e URSS

spondente dall'Unione Sovietica e dagli Stati Uniti

Interessante è la domanda a cui si deve rispondere per ottenere la patente vera e propria. Lo Stato di New York vuole sapere se: 1) soffri di convulsioni; 2) di disturbi cardiaci; 3) nevrosi; 4) se sei un alcolizzato; 5) un tossicomane; 6) se hai la fedina penale sporca; 7) se sei in libertà vigilata; 8) fisicamente menomato; 9) se sei già stato privato una volta della patente; 10) se hai mai guidato illegalmente. «**Occorre rispondere e firmare**», spiega la giovane italiana, «**e presentarsi poi col documento all'esaminatore**». Certamente, la polizia non controlla sempre.

L'esame di guida consiste in un giro in macchina molto breve: due o tre isolati. Dopo la consegna della patente è di prammatica un brindisi, ma occorre cautela, perché per ubriachezza la patente viene ritirata per sei **mesi**. Tre incidenti gravi, o sei infrazioni gravi del codice stradale comportano la sua sospensione per periodi superiori a un anno.

New York condivide con la maggioranza delle città italiane le caratteristiche della circolazione moderna: ingorghi, ritardi, incidenti. Le multe sono feroci: se ti portano via l'automobile sul carroattrezzi per parcheggio abusivo, sono cento dollari, settantamila lire, di cui tre quarti per il recupero della vettura. Una giornata di posteggio in un garage costa 6-7 mila lire. Solo la benzina non è cara: meno della metà che in Italia, prima dei nostri ultimi aumenti. Il prezzo di una macchina di media cilindrata si aggira, in media, sui due milioni e mezzo di lire.

Viaggiare in automobile fuori di New York è una delizia. Le infrastrutture sono perfette, dalle strade ai motels, e i limiti di velocità, circa centoventi chilometri all'ora, conciliano il turismo tranquillo. Si può partire all'avventura, e girare l'intero continente in *comfort*. E' la differenza più vistosa rispetto all'Urss, e che si riflette appunto nel diverso modo di preparare la gente alla patente.

A Mosca

Ho preso la patente a Mosca, qualche anno fa. Nella capitale sovietica, l'auto è straordinariamente utile. Mosca, con i sobborghi, ha una superficie di novecento chilometri quadrati, e conta quasi sette milioni di abitanti. La metropolitana non arriva dappertutto e i dodicimila tassì sono insufficienti, e i loro guidatori capricciosi. D'inverno, quando il termometro scende a venti o trenta gradi sotto zero, è ingrato trovarsi a piedi in qualche deserta zona cittadina.

Circolano a Mosca quattrocentomila autoveicoli di diverso genere, di cui solo centomila sono automobili private. Il codice stradale è assai severo: chi provoca incidenti gravi rischia fino a quindici anni di prigione. Il guidatore è sempre responsabile della condizione tecnica della vettura: è contemplata una multa di circa cinquemila lire per chi non tiene la macchina di un lindore immacolato. «**L'automobilista** — *mi dice un giorno un poliziotto* — **è un ibrido tra un meccanico e un pilota da gran premio**». *E aggiunse:* «**E' ama il pedone più della sua vettura**».

Mi sono iscritto a una scuola-guida e credo di aver compiuto un'esperienza rara. Con mia sorpresa, la macchina me la sono dovuta procurare io. Se non si hanno i soldi per comprarla, bisogna che un amico coraggioso te la presti. Ho ricevuto una cinquantina di lezioni di cui quaranta teoriche: la scuola annette un'importanza fondamentale alla conoscenza del motore e alla segnaletica stradale. L'esame, anzi, si divide in tre parti: motoristico, sulla circolazione, e di guida.

Per essere ammessi all'esame, bisogna superare una serie di minuziose visite mediche. Io sono stato visitato da cinque persone diverse: un internista, un oculista, un cardiologo, un otorinolaringoiatra e uno psichiatra. Essi hanno costruito un mio minuzioso ritratto clinico. Che malattie avevo avuto da bambino? Avevo mai subito fratture, o contusioni gravi? Avevo lamentato infezioni contagiose? Avevo sofferto di disturbi nervosi? Ero contento della mia vita familiare e professionale? Le mie funzioni biologiche, anche sessuali, erano regolari? E il sonno e l'appetito?

Nudo, ho dovuto compiere una noiosa serie di esercizi ginnastici. Mi hanno sottoposto anche a tests per piloti d'aeroplano: qualche minuto sulla sedia rotante, movimenti eseguiti ad occhi chiusi, a comando. Particolarmente accurato è stato l'esame della vista. Poi radiografia, elettrocardiogramma, analisi del sangue e dell'urina. Ho lasciato la clinica con qualche apprensione sul mio stato di salute. Qualche giorno più tardi, ho tirato un respiro di sollievo: mi annunciarono che ero normale, potevo sostenere l'esame di guida.

Mi ricordo che per una donna la trafila ospedaliera era ancora più lunga. La aspettavano non in cinque, ma in sei, perché c'era anche il ginecologo: e se la trovava in stato interessante, doveva rinviare l'esame di guida a dopo il parto. Le visite mediche sono tutte gratuite (lo straniero paga diecimila lire). La scuola guida costa invece sulle duemilacinquecento lire per lezione; la lezione dura tre quarti d'ora; non sempre la scuola ha un suo locale, o aula.

Il fatidico giorno, i miei esaminatori, due ufficiali di polizia, si sono mostrati di manica larga. In un quarto d'ora, ho ottenuto la patente russa e quella internazionale. E' concesso un margine di due errori, che io ho fatto. Seduto a un tavolo su cui erano riprodotti incroci, piazze, vie a senso unico, il tutto debitamente elettrificato, ho dovuto spostare modellini di biciclette, automobili, furgoni e tram in base a rapidi cambi di segnali o di semafori. Ho risposto poi ad alcune domande sul motore, i guasti e le riparazioni più comuni.

Infine sono salito in automobile, con l'istruttore al fianco e i due poliziotti di dietro, e ho guidato in vie molto strette, in salita e in discesa, affollate di pedoni e di tram. L'esame si è concluso con una stretta di mano, ma nessun brindisi: l'automobilista al volante non può aver la minima goccia d'alcol in corpo: Con la patente, mi hanno consegnato un tesserino con ventisei caselle, se ben rammento. Ogni multa, è un buco in una casella; e quando le caselle sono finite, viene ritirata la patente per un periodo minimo di un anno.

Due caratteristiche della circolazione moscovita mi colpirono subito: la curva a «U» e l'assoluta mancanza di rispetto dei pedoni per i semafori. Si girava per tornare sui propri passi agli incroci, nel bel mezzo delle strade, sui vialoni. Solo se lo indicava un apposito cartello, o c'era la linea bianca ininterrotta sull'asfalto, si tirava dritto. Quanto ai pedoni, erano pericolose soprattutto le babuschki, *le nonnine. Attraversavano immancabilmente col rosso.*

Viaggiare in automobile fuori di Mosca era un'avventura. Mancavano i rifornitori di benzina, per cui comunque occorrevano tagliandi speciali, e non esistevano praticamente officine di servizio nei paesi. Le strade non erano buone: solo la bellezza della natura supplisce ai disagi. D'inverno non mi sono mai mosso dalla capitale con la macchina: tra neve e ghiaccio, anche solo arrivare a Leningrado era un'impresa sovrumana.

Buoni fruttiferi SAVA - FIAT

SONO APERTE LE SOTTOSCRIZIONI PRESSO GLI UFFICI CASSA DELLE SEZIONI FIAT E PRESSO LA CASSA CENTRALE SAVA - TORINO, via C. Marenco 25 - (orario 8,30/12 - 14,30/17)

CONDIZIONI IN VIGORE DAL 1°/10/1974

	Interesse al netto imposte	Minore prezzo di emissione		Totale netto annuo	per informazione: equivalente rendimento netto annuo posticipato
		totale	quota annua		
	%	%	%	%	%
annuali (pagamento anticipato)	**6,075**	**1,75**	**1,75**	**7,825**	**8,45** circa
biennali	**6,525**	**3,50**	**1,75**	**8,275**	**8,80** circa
triennali	**6,525**	**5,50**	**1,833**	**8,358**	**9,35** circa

Per sottoscrivere un Buono di L. 100.000 - capitale che verrà interamente pagato alla scadenza - occorrerà versare:

— per l'annuale **L. 92.175** (al netto degli interessi anticipati)

— per il biennale **L. 96.500** e riscuoterà gli interessi, già al netto della trattenuta di Legge, in 4 semestralità posticipate di Lire 3262,50 cad.

— per il triennale **L. 94.500** e riscuoterà gli interessi, già al netto della trattenuta di Legge, in 6 semestralità posticipate di Lire 3262,50 cad.

- La trattenuta di legge sugli interessi effettuata alla fonte **esonera i sottoscrittori da ogni onere fiscale.**

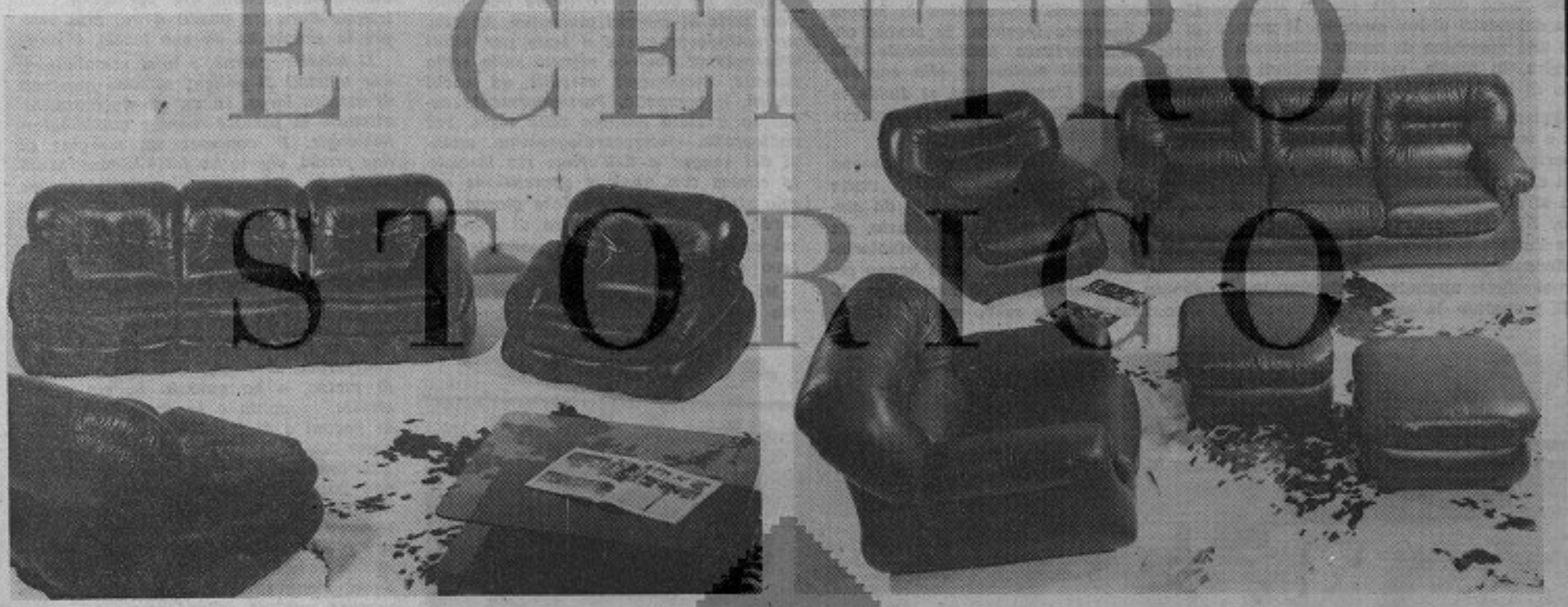
- **Condizioni particolari** — I buoni pluriennali di nuova emissione fruiranno di aumenti dei saggi di interesse che potranno eventualmente essere praticati in futuro a partire dalla cedola successiva a quella in pagamento, con i seguenti limiti:

— biennali: per un solo aumento di tassi di interesse

— triennali: per un massimo di due aumenti di tassi di interesse.

Sono previste interessanti possibilità di reinvestimento alle nuove condizioni in vigore dal 1° ottobre 1974 anche per i portatori di Buoni annuali emessi a tutto il 5 aprile 1974 che li trasformino in pluriennali e aumentino il capitale del 10 % e per i portatori di Buoni pluriennali emessi a tutto il 31 dicembre 1973, che aumentino il capitale del 20 % reinvestendo il tutto ex novo.

Informazioni particolareggiate vengono fornite dagli Uffici Cassa delle Sezioni e presso la Cassa Centrale SAVA.
A coloro che, effettuando le suddette trasformazioni incrementate verranno a disporre di Buoni pluriennali per importo minimo di 10 milioni, la SAVA offre gratuitamente, a richiesta, la custodia (semplice) dei titoli presso gli Uffici di via C. Marenco 25 - TORINO.



SALMAR
FABBRICA SALOTTI
CON VENDITA DIRETTA AL PUBBLICO

TORINO
STRADA SAN MAURO, 220 - STRADA SAN MAURO 72
Telefono 242.551/243.370

TRATTAMENTO PARTICOLARE AI DIPENDENTI FIAT

Vite parallele di due operai uno al Sud e l'altro al Nord

"illustratofiat" ha intervistato due dipendenti – uno di Modugno, presso Bari, l'altro di Torino, ma nato a Fossano – occupati, il primo a Bari e il secondo alla Mirafiori - Pubblichiamo le brevi dichiarazioni che abbiamo raccolto e le mettiamo a confronto: due operai con moglie e 2 figli ciascuno, con gli stessi problemi, con le stesse speranze - Non si conoscono, non si sono mai visti, lavorano a ottocento chilometri di distanza, in due stabilimenti diversi della medesima azienda

"Sentivo molta nostalgia,,

Vito Colella, 40 anni, abita a Modugno, con la moglie Antonia di 38 anni e le figlie Antonella di undici e Rosa di otto. Lavora come magazziniere a Bari; da tre anni è in Puglia, prima era alla Mirafiori, a Torino.

«Sono nato a Polignano a Mare — dice Vito Colella — un bellissimo paese a circa trenta chilometri da Bari. La mia era una famiglia di agricoltori. Abbandonai la terra sperando che la fabbrica mi facesse guadagnare di più e mi desse quella sicurezza che i contadini non hanno. In casa eravamo otto tra fratelli e sorelle, e le possibilità di lavoro a Polignano a Mare non erano molte».

«Ho percorso — continua — lo stesso cammino della speranza di molti altri abitanti del Sud. Sono arrivato a Torino dove però sono stato costretto a lavorare per due anni come manovale nell'edilizia. Avevo fatto domanda di assunzione alla Fiat e finalmente nel 1961, due mesi dopo che mi ero sposato, ricevetti la lettera di assunzione. Per me quel posto aveva un grande significato. Voleva dire: lavoro sicuro, stipendio certo, assistenza, pensione. Entrai alla Mirafiori, alla linea di montaggio della 1300 e in seguito passai a quella della 124. E' un periodo che ricordo volentieri. Ci nacquero due bimbe, e andammo a vivere in una casa di corso Caio Plinio: un alloggio piccolo ma accogliente, e l'affitto non era molto alto. Sentivamo però la nostalgia del paese. Quando la Fiat aprì uno stabilimento vicino a Bari, feci domanda di trasferimento. Sappiamo che adesso non si può fare, perché al Sud devono lavorare quelli che vi abitano; ma allora qualche domanda fu accettata, la mia tra quelle. Così la nostra vita mutò ancora una volta. Ripercorremmo la strada verso il Meridione con tutta la nostra roba».

Ora la famiglia Colella vive in un alloggio di tre camere e servizi, per cui paga un affitto di 50.000 lire al mese. «Le spese sono tante — prosegue Vito —; il mio stipendio di operaio di seconda categoria, che si aggira sulle 170-180.000 lire al mese basta appena. I figli costano, ma faccio volentieri sacrifici per non fargli mancare nulla. Antonella frequenta la prima media, Rosa la terza elementare; spero di poterle mantenere agli studi fino al diploma. Certo non possiamo concederci alcun lusso; possiedo una 600 del 1966, che uso per raggiungere lo stabilimento che dista circa cinque chilometri da casa. L'unico nostro svago sono le visite che quando ci è possibile rendiamo ai nostri parenti a Polignano. Anche le ferie le trascorriamo al paese natio; le spese si riducono al minimo e poi la località è così bella che non si potrebbe desiderare di meglio».

"Mi sono subito ambientato,,

Torino, via Pigafetta 36, una vecchia costruzione mantenuta in buono stato, con i muri imbiancati di recente, le porte e le maniglie perfettamente lucidate. Al piano rialzato abita la famiglia di Vittorio Borasi, nato a Fossano, operaio allo stabilimento di Mirafiori. Il redattore di "illustratofiat" è stato ricevuto nel tinello dell'appartamento, composto di tre camere e servizi.

«Viviamo in questa casa dal giorno del matrimonio nel 1960 — dice Vittorio Borasi —. Non è molto comoda, d'inverno l'umidità si fa sentire, ma l'affitto di 40.000 lire mensili non è alto. Ho fatto domanda per ottenere l'assegnazione di un alloggio Fiat, ma per ora non ho ottenuto nulla. Prima di essere assunto facevo il sarto in proprio, ma per avere uno stipendio sicuro con la relativa assistenza, ho preferito un lavoro dipendente. Nel 1970, pochi mesi dopo la domanda, sono stato assunto e destinato al reparto affilatura di Mirafiori, dove lavoro tuttora, anche se con diverse mansioni. Non ho trovato particolari difficoltà a inserirmi nel nuovo ambiente perchè mi sono subito fatto degli amici tra i compagni di lavoro, mentre con i superiori il rapporto si è sempre mantenuto su un piano più distaccato».

«Certo — continua Vittorio — con 170.000 lire al mese, lo stipendio di un operaio di seconda categoria, devo stare attento a contenere le spese. Una famiglia di quattro persone, io, mia moglie Emma e le mie due bambine, Tiziana di 12 e Laura di 6 anni, costa cara. Bisogna vivere con in mano carta e matita per fare i conti esatti, se non si vuole correre il rischio di non arrivare alla fine del mese. 70.000 lire si spendono mensilmente per la casa (affitto, gas, telefono, riscaldamento), rimangono quindi poco più di tremila lire al giorno per il mantenimento di quattro persone. Fortunatamente nei ritagli di tempo posso continuare a fare il sarto; il lavoro non è molto, ma quel poco che riesco a guadagnare mi basta per vivere con decoro e risparmiare qualcosa per il futuro».

«Se le bambine dimostreranno buona volontà spero di poterle far studiare, altrimenti avremmo pensato di fargli seguire un corso per perforatrici di centro meccanografico. Per ora viviamo senza concederci svaghi. Trascorriamo le ferie sulle colline di Conegliano Veneto dove abita mia suocera. L'aria di collina fa bene alla salute delle bambine e le spese non sono troppo alte. Da otto anni possiedo una 500 che uso soltanto per andare a lavorare e non sempre, perché a volte mia moglie brontola che la benzina costa troppo, e così prendo il tram che per altro non è molto scomodo, visto che dalla fermata vicino a casa a Mirafiori non ci vogliono più di quindici minuti».

Primo Centro Applicazione

lenti a contatto

SPIRO - VENT

Le rigide che respirano

Dimostrazioni e prove gratuite
su appuntamento

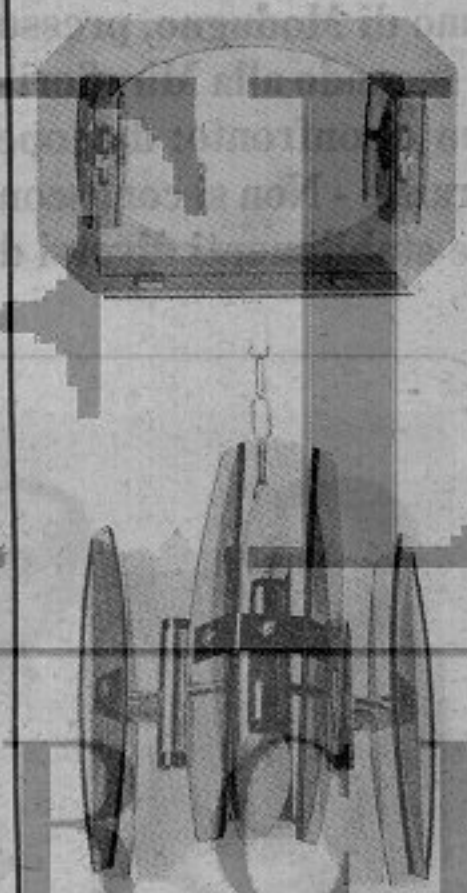
IST.OTTICO OPTOMETRICO FULCHERI

via Lagrange 4 - Torino

Ditta DEALTO

dei F.LLI DEALESSI
VIA CENTALLO 26
TELEFONO 240.479
10156 TORINO

ACCESSORI PER BAGNO
IN CRISTALLO



SCALE E
STENDIBIANCHERIA

Arredo - Biancheria - Corredi - Coperte - Tappeti
Tendaggi - Moquettes - Confezioni su misura
e posa in opera
Preventivi a richiesta
Facilitazioni di pagamento
Organizzazione
vendita
rateale

Magazzino - Deposito:
TORINO - Corso Montegrappa, 59 (ang. Via Crevacuore)
Telefono (011) 760.858
AI DIPENDENTI FIAT SARA' OFFERTO UN SIMPATICO OMAGGIO

Centro di vendita per il giardinaggio
Piante ed attrezzi

Coppo garden

Corso Francia, 55 - Regina Margherita (To) - Telef. 720.679

Collegio S. Giuseppe

RIVOLI - Corso Francia, 15
PP. Giuseppini del Murialdo

GINNASIO e LICEO CLASSICO - MISTO

convitto e semiconvitto

TUTTO E' AUMENTATO!

Le confezioni **LUCIANO**
Via San Secondo 52 B - TORINO

ribassa i prezzi

ALCUNI ESEMPI:
ABITO UOMO
da L. 10.000 a L. 40.000
GIACCA UOMO
da L. 5.000 a L. 30.000
CAPPOTTI
da L. 10.000 a L. 40.000
IMPERMEABILI
da L. 10.000 a L. 40.000

Da OGGI inizia una grande vendita di vestiario per
uomo - donna - bambino Moda '74 - '75
delle migliori marche
ANCORA A PREZZI SCONTATI
Anticipando gli acquisti troverete la scelta, la qualità, le misure anche conformate.

Troverete anche un vasto assortimento di PELLICCE IMITAZIONE per UOMO e DONNA con uno sconto reale del 40% 50%

confezioni **LUCIANO**
Via San Secondo 52 B - TORINO

Ai dipendenti FIAT che acquisteranno un abito omaggio di una cravatta

TORINO ○ INGRESSO LIBERO

CINE FOTO OTTICA

GALLIA BRUNO

10125 TORINO - VIA MAD. CRISTINA, 24 G - TEL. 650.529

ESAME GRATUITO DELLA VISTA
SVILUPPO E STAMPE A COLORI IN BIANCO NERO
SERVIZIO MUTUE

TRATTAMENTO PARTICOLARE AI DIPENDENTI FIAT

All'insegna della qualità e **cortesia**
Cucine **americane** e componibili all'infinito - Assortimento di salotti
Mobili in tutti gli stili classici e moderni

Casa del Mobile
è sulla strada provinciale To - Caselle

CASA DEL MOBILE
str. Lanzo 48 - tel. 470.1500/470.1574
BORGARO TORINESE

DILAZIONI SUI PAGAMENTI, GARANZIA ASSOLUTA - ESPERTI **ARREDATORI** AL VOSTRO SERVIZIO
VISITATE LA NOSTRA **ESPOSIZIONE**
VI ASPETTIAMO

FIDUCIA ED ECONOMIA
Parcheggio gratuito - Chiuso nei giorni festivi

Un po' complicato il calcolo dei canoni da applicare

Fitti: spieghiamo la nuova legge

Per gli appartenenti alla categoria a basso reddito (fino a 1.200.000 lire tassabili) non sono previsti aumenti - Per gli altri si tiene conto del reddito e della data del contratto d'affitto

Molti lettori hanno scritto chiedendo chiarimenti sulla nuova legge sui fitti: le notizie contraddittorie apparse sulla stampa durante i due mesi trascorsi fra l'emanazione del decreto e la conversione in legge hanno creato una grande confusione. La colpa non è dei giornalisti, che hanno registrato fedelmente le diverse proposte e le varie fasi del dibattito parlamentare ma del malvezzo, purtroppo sempre più diffuso, di ricorrere al «decreto legge» ed alla successiva approvazione, quasi sempre con modifiche, in casi in cui sarebbe stato più logico seguire la via normale.

Questa volta il dibattito alla Camera e al Senato è stato utile. Anche se la tanto promessa riforma «organica» che dovrebbe regolare tutta la materia dei fitti non è ancora venuta alla luce, anche se non è possibile interpretare tutta la nuova legge senza conoscere le vecchie il testo è un capolavoro di chiarezza, al confronto delle leggi-quiz che lo precedevano e in cui non ci si raccapezzava a forza di rinvii all'articolo tale della legge talaltra, il quale a sua volta conteneva un altro rinvio a date sempre più remote. Sul piano «tecnico», e quindi senza entrare nel merito delle valutazioni politiche, un progresso verso la certezza del diritto vi è stato, anche se la fertile fantasia giuridico - bizantineggiante degli italiani non mancherà di complicare le cose.

Nell'esporre le novità principali ricordiamo che tutto ciò che la nuova legge non dice resta regolato dalle precedenti. Ad esempio restano in vigore le disposizioni che impongono di far conoscere la distinta delle spese e i criteri di ripartizione per poterne chiedere il rimborso all'inquilino e quelle che impongono la presenza dell'inquilino nelle assemblee condominiali quando si discute della gestione del riscaldamento e così via.

Gli inquilini vengono divisi in tre categorie a seconda del reddito, prendendo come base (non si sa perché) quello del '72, accertato ai fini dell'imposta complementare o comunque percepito in tale anno, sempre calcolato con i criteri fiscali. Questo significa che, anche se l'inquilino è riuscito a farla in barba al fisco, è consentito al padrone di casa dimostrare con tutti i mezzi legali (ad esempio testimonianza del datore di lavoro, richiesta di informazioni all'ente che dà la pensione) il reale reddito dell'inquilino nell'anno 1972.

Tale norma, nata da una decisione della Corte Costituzionale, è teoricamente ineccepibile anche se in pratica si ritorce esclusivamente solo verso i lavoratori a reddito fisso o comunque controllabile (come impiegati, pensionati, medici mutualistici) mentre le categorie più difficilmente sottoponibili ad accertamenti avranno la gioia di esser trattate alla stregua dei poveri diavoli. Oltretutto l'aggancio al 1972 rende impossibile di valersi di uno strumento assai utile in certi casi, la contabilità Iva, che è nata l'anno successivo.

Il reddito «tassabile» preso in considerazione dalla legge non equivale però all'intero reddito netto: bisogna operare le detrazioni consentite per l'imposta complementare sul reddito e che variano da persona a persona: 240.000 lire di franchigia fissa, 100.000 lire per ogni familiare a carico, spese per trasporti e aggiornamento culturale, assicurazioni sulla vita, imposta di famiglia e così via. In pratica si oscilla dalle 500.000 lire al milione di detrazioni, nella maggior parte dei casi ma il calcolo è da farsi caso per caso, sulla base del vecchio modulo "Vanoni".

Fatti questi calcoli vi sarà una prima categoria, a basso reddito (cioè fino a 1.200.000 lire «tassabili») nei cui confronti non è consentito, in alcun caso, un aumento, neppure se si tratta di contratti vecchissimi, quelli del cosiddetto «vecchio blocco». Per il resto il trattamento di questi inquilini «poveri» è uguale a quello degli altri, fino a 4.000.000 di reddito tassabile (proroga legale, blocco degli sfratti, riduzione dei canoni in certi casi).

Aumenti sugli attuali affitti sono permessi (salvo, come si è detto, per la prima categoria di inquilini poveri) per i contratti anteriori al 1° gennaio 1953. L'aumento è del 10 per cento, elevato al 20% se il contratto risale a prima del primo marzo 1947. Ma questo aumento è consentito a condizione che il canone non abbia superato, anche di comune accordo, gli aumenti concessi dalle leggi precedenti. Ed è il padrone di casa che deve dimostrare come l'affitto base sia quello legale, in modo da poter pretendere l'aumento.

Nessun aumento e nessuna riduzione è prevista per i canoni che, pur risalendo a tali anni, hanno già avuto in passato aumenti maggiori. La riduzione dei canoni può esser chiesta (sempreché l'inquilino non superi i 4 milioni tassabili nel '72) per i contratti stipulati dopo il 1° gennaio 1969 e che abbiano subito degli aumenti: essi dovranno esser ridotti al canone in vigore nel dicembre 1971 maggiorato del 10%. Se ad esempio si pagavano 40.000 lire nel 1969, 50.000 nel dicembre '71 ed oggi se ne pagano 70.000 l'inquilino ha diritto a chiedere che il fitto sia ridotto a 55.000 lire mensili. Se poi il contratto è successivo al 1°-12-71 cioè in pratica se la casa è stata affittata la prima volta dopo tale data non è consentito alcun aumento, ed il canone deve quindi esser riportato a quello iniziale.

L'inquilino deve farne richiesta espressa (meglio quindi con raccomandata) e, naturalmente, il proprietario può opporsi se è convinto di poter provare, eventualmente in giudizio, che la riduzione non compete per via del reddito, superiore ai 4.000.000 nel 1972. E' importante ricordare che la legge, rispolverando una vecchia disposizione quasi mai applicata (sia perché non molto chiara sia soprattutto per difficoltà pratiche) ha ribadito che le disposizioni sulla riduzione del canone valgono anche quando il contratto nel 1969 o nel 1971 era in corso con altro inquilino. Per rendere possibile l'applicazione di questa norma si è stabilito che l'inquilino ha il diritto di chiedere di conoscere l'affitto pagato dal precedente locatario e le sue generalità, e che il proprietario ha il dovere di rispondere entro trenta giorni. Non si è però pensato a che cosa succederà se il proprietario non risponde.

Gli inquilini «ricchi», cioè coloro che per onestà fiscale o per impossibilità di sfuggire non possono nascondere di aver raggiunto nel 1972 i fatidici 4 milioni «ai fini della complementare» non hanno diritto alle riduzioni ma, alla scadenza (per i contratti che terminano prima del 30 maggio 1975) non potranno subire aumenti superiori al 5% del canone iniziale o di quello vigente il 1° gennaio 1971 se la locazione, anche con altro inquilino, è precedente a tale data.

Nulla di nuovo per quanto concerne gli sfratti. Permane, e viene prorogato al 1° giugno 1975 il blocco completo, salvo i casi di sfratto per morosità o di urgente necessità del proprietario di adibire l'alloggio ad uso proprio. Nei pochi casi consentiti si continuano ad applicare le vecchie norme sulla «graduazione» cioè tempi brevi in caso di morosità ma proroghe, che possono giungere fino a tre anni, negli altri casi, a giudizio del Pretore, tenuto conto delle rispettive esigenze e necessità delle due parti.

Facciano dunque attenzione coloro che intendono comperare un alloggio occupato per entrarvi: non solo non possono chiedere la fine del blocco se non sono passati 3 anni dall'acquisto ma devono poi assoggettarsi alla causa e infine alla graduazione. In pratica occorre preventivare da 4 a 7 anni di attesa. Se poi si ottiene lo sfratto per necessità propria e non lo si occupa (vi sono sei mesi di tempo per farlo) si incorre in grossi guai: ripristino del contratto, risarcimento del danno, in misura minima di 12 mesi di canone e, in sede penale, reclusione da tre mesi a un anno.

Rassegna di fotografia

La «Rassegna di fotografia 1974», organizzata dal centro culturale, si terrà dal 23 novembre prossimo al 1° dicembre, nel salone delle mostre in via Carlo Alberto 59. La manifestazione, alla quale possono partecipare tutti i dipendenti Fiat, comprende un settore per le foto in bianco e nero e a colore, e un settore per le diapositive a colori. Le foto da esporre devono pervenire entro sabato 26 ottobre. Per l'iscrizione rivolgersi al centro in via Carlo Alberto 59.

Mostra di funghi

Sabato 12 (nel pomeriggio) e domenica 13 ottobre sarà allestita, nella pista coperta del campo sportivo «Giovanni Agnelli» in via Guala 26, una mostra di funghi freschi. L'ingresso è libero a tutti, l'orario per il pubblico è il seguente: sabato 12: apertura ore 13, chiusura ore 19; domenica 13: apertura ore 9, chiusura ore 19 (orario continuato).

La manifestazione, curata dal gruppo micologico del centro ricreativo Fiat, vuole insegnare a distinguere i funghi velenosi da quelli commestibili; soprattutto desidera diffondere la conoscenza di quelle specie, quasi sempre le più pericolose, che ad un primo esame possono confondersi con funghi mangerecci. I funghi non sono in vendita.

Investire il denaro

per salvarlo dalla svalutazione.
L'acquisto di un immobile garantisce sicurezza nonché un eventuale reddito.
E se si vende... i conti sono presto fatti

intermediazioni immobiliari
frazionamenti
consulenze perizie

FRAMAL S.r.l., c.so Ferrucci 26, tel. 442.524
Competenza è cortesia.

La nostra onestà è il vostro interesse.

TRATTAMENTO PARTICOLARE AI DIPENDENTI FIAT

IL bottegone

MOBILI ED ARREDAMENTI RUSTICI

TORINO
Via Carlo Alberto 41 - Tel. 512.083
Via Lagrange 19 - Tel. 540.926

GIOIELLERIA - OROLOGERIA
ARGENTI D'ARTE - OREFICERIA
ARTICOLI DA REGALO
SPECIALITA' CAPODIMONTE E BISQUIT

G. DE MARIA

Corso Giulio Cesare, 55 - Tel. 276.089 - TORINO

TRATTAMENTO PARTICOLARE AI DIPENDENTI FIAT

AQUARIUM CLUB

NEGOZIO SPECIALIZZATO IN ACQUARIOFILIA

Acquari - Accessori
Pesci e Piante tropicali
Pesci marini
Conchiglie - Farfalle
Articoli da regalo

10125 TORINO
via Saluzzo, 1
tel. (011) 687.691

1° premio Qualità e Cortesia 1972

E' proprio da ammirare la donna che indossa una costosissima pelliccia per mostrare la propria ricchezza?

WOLVES

WOLVES

di G. LUPI

Pellicce sintetiche

Corso Traiano, 64
interno 12
Tel. 623.763
TORINO

CASTORO - Pelliccia doppio petto, sei bottoni, fodera antipiega ed antimacchia, tasche. Colore unico marrone scuro. Taglie dal 42 al 52.

Prezzo di fabbrica

L. 39.400

Per un regalo di classe...

l'arte del bronzo

di Speziale Lida

Cristallerie
Porcellanerie
Pellri
Bronzi
Lampade e Soprammobili
Mobiletti in Stile

Tel. 652.017
Via Nissa 113
10126 Torino

Trattamento particolare dipendenti FIAT

I campioni di domani nascono ai centri Olimpia

L'organizzazione del centro sportivo Fiat si articola in tre grandi branche: attività preagonistiche giovanili, attività per adulti, centri Olimpia. Questi ultimi, promossi dal Coni, sono stati costituiti com'è noto nel 1968 e accolgono i bambini dai sei ai quindici anni: si calcola che in poco meno di sette anni abbiano addestrato e formato allo sport ben 25 mila giovani. Nel 1968, tra atletica e nuoto, i bambini iscritti erano 544, ora gli aderenti sono circa settemila; cifre che esprimono chiaramente il successo di queste iniziative in una città che all'infuori di qualche circolo privato dispone di ben poche attrezzature per fare dello sport. Attualmente i centri Olimpia vantano quattro specialità: nuoto, con 3500 iscritti; atletica leggera, con 1400 iscritti; minibasket, con 600 iscritti; pallanuoto con 55 iscritti. Gli elementi più idonei vengono trasferiti al settore agonistico giovanile, che conta attualmente 500 praticanti per il settore atletica, 450 per la pallacanestro (o minibasket), 100 per il nuoto.

Sopra e sotto: due momenti dell'istruzione, nella piscina coperta del Centro «Vittoria».

« Mio figlio ha imparato a nuotare a nove mesi » dice con orgogliosa esagerazione l'istruttore Luigi Signori del centro sportivo « Vittoria » di via Massari. Ora il piccolo ha otto anni, è biondo e sottile, naviga in acqua come cammina in terra.

Non certo a nove mesi, ma già a sei anni, i centri « Olimpia » facenti parte del Centro Sportivo Fiat offrono ai bambini dei dipendenti (e, nel limite della capienza, a chiunque ne faccia domanda) la possibilità di iniziarsi alla pratica dello sport. Istruttori, dirigenti e responsabili sono assertori convinti della necessità che l'individuo ha fin dall'infanzia di abbracciare una qualunque disciplina sportiva e di coltivarla per tutta la vita. **« La mancanza di vivai di giovani** — dice il direttore del Centro Sportivo Ricreativo Fiat — **è una lacuna grave nel nostro Paese, non solo in vista dei confronti internazionali (in cui hanno sempre la meglio le nazioni che metodicamente addestrano la propria gioventù, come i Paesi dell'Est Europa), ma proprio per lo sviluppo fisico e morale dell'individuo ».**

Le sedi sportive in cui si svolge l'attività dei centri Olimpia sono sei: il campo « Giovanni Agnelli » di via Guala 26; il campo « Vittoria » di via Massari 114; le piscine estive di corso Moncalieri 336; la sede polisportiva di Carmagnola; la sede polisportiva di Settimo Torinese. Nel corso del 1975 è prevista l'entrata in funzione di un nuovo impianto presso il centro sperimentale di Orbassano.

Le sedi sono perfette, ma insufficienti alla mole sempre crescente delle richieste: solo per l'atletica leggera si devono affittare sedici palestre presso altrettante scuole medie per ospitarvi, a orari alterni, una parte delle 207 squadre di 25 ragazzi; per i corsi di nuoto si affittano quattro piscine. Gli istruttori sono 19 per l'atletica leggera; 57 per il nuoto, uno per il minibasket, uno per la pallanuoto. Diciotto le assistenti incaricate di accompagnare i bambini sui pullman durante i percorsi di andata e ritorno da casa.

Valeria Viarengo

Al centro Vittoria, nella grande piscina coperta di 25 metri per 14, maschi e femmine dai sei ai dieci anni imparano a stare a galla e ad acquistare dimestichezza con l'acqua. Gli istruttori sono tre, più un capo piscina; tutti, come di norma, provenienti dalle file del nuoto agonistico. Per la prima volta sono stati accettati quest'anno bambini di sei anni, mentre nelle stagioni scorse il primo sport per i piccoli era l'atletica. « **E' uno spettacolo** — dice l'istruttore — **vederli aggrapparsi al bordo della piscina come tanti ranocchietti, sforzandosi di muovere gambe e braccia alla meno peggio, cercando d'ingoiare la paura e di affidarsi anima e corpo all'esperienza degli adulti. Anche perché l'istruttore che infila un salvagente,** — pensano — **è in grado di salvare comunque la situazione... ».** Dopo il primo impatto con la vasca vengono gli esercizi di respirazione sott'acqua, poi il nuoto sul dorso, poi la sicurezza. « **Nel giro di venti lezioni di un'ora, il sessanta per cento dei bambini è capace di percorrere una corsia ».**

I più esperti, grondanti e avvolti negli accappatoi, fanno gruppo sul bordo della piscina. Manuela Di Grazia ha dieci anni ed ha scelto il nuoto su consiglio del medico. Abita vicino, in via Costantino Nigra; il padre lavora alla Fiat di via Cigna, ma dove, in particolare, la piccola non sa. « **Io ho imparato al mare a tenermi a galla** — dice Ivana Zanfabro, di dieci anni — **e sono andata per un mese a nuotare nelle piscine di corso Moncalieri ».** Anche il padre di Ivana è un dipendente Fiat: lavora alla Spa. « **Per due anni** — mi confida Maria De Stefanis, undici anni e mezzo — **sono andata a nuotare nella piscina di Rivalta; ora sono qui vicino a casa, ma il viaggio in pullman mi divertiva ».** Me lo dice in gran segreto, come se avesse partecipato a delle riunioni proibite.

I bambini che dimostrano particolari attitudini per il nuoto vengono trasferiti al « vivaio », e in pratica sottoposti a un allenamento quotidiano. Valeria Viarengo, undici anni, che ha imparato a nuotare all'età di sei, è ormai matura per un sistema di allenamento più organico e più intenso. Si tratta di coltivare degli atleti, se non dei campioni, lasciando naturalmente all'individuo ogni facoltà di scelta, ma dandogli tutte le possibilità di diventare uno specialista. Dal « vivaio » si passa alle squadre esordienti che vengono allenate per le competizioni.

Mario Sesia, undici anni, è entusiasta del «suo» basket, del « suo » istruttore, del «suo» corso. Da tre anni gioca a pallacanestro e sogna di diventare a sua volta istruttore, di partecipare a gare e tornei pagandosi in questo modo parte degli studi. Ha un faccino volitivo per cui si ha l'impressione che, con lui, i sogni diventino facilmente realtà. Ora frequenta la prima media alla Scuola Antonelli, dove ha già guadagnato una borsa di studio. E poi? I progetti sono tanti, la capacità e la decisione non mancano. Il padre lavora da venticinque anni alle Fonderie e Fucine di Mirafiori, la madre da tempo ha lasciato un lavoro che amava per dedicarsi interamente al bambino. « **Farò la segretaria a mio figlio,** — dice sorridendo — **gli anni passano in fretta e l'avvenire è di chi se lo prepara ».**

Come fare per iscriversi

Ci si presenta in via Guala e si compila uno speciale modulo di domanda. Poi i bambini vengono sottoposti a visita medica e, se idonei, vengono accettati. Per i figli dei dipendenti vi sono quote modeste di iscrizione e di frequenza (minibasket e atletica: lire 2500 all'anno d'iscrizione, più lire 1500 trimestrali di frequenza. Nuoto e pallanuoto: lire 2500 all'anno d'iscrizione, più lire 3000 di frequenza ogni quattro mesi). Se i bambini non sono figli di dipendenti, ferma restando la cifra dell'iscrizione, le quote per la frequenza sono maggiori: lire 4000 per l'atletica, lire 8000 per il nuoto. La frequenza delle lezioni è di due alla settimana, la loro durata è di poco più di un'ora. I corsi di atletica e minibasket seguono l'arco dell'anno scolastico, quelli di nuoto e pallanuoto si svolgono dalla metà di ottobre a febbraio e da febbraio a giugno.

Al rientro dalle ferie è il momento di pensare alla casa

Perché non abbellire la vostra casa e nello stesso tempo fare un vantaggioso investimento? Acquistate allora un tappeto dalla famiglia persiana SABET.

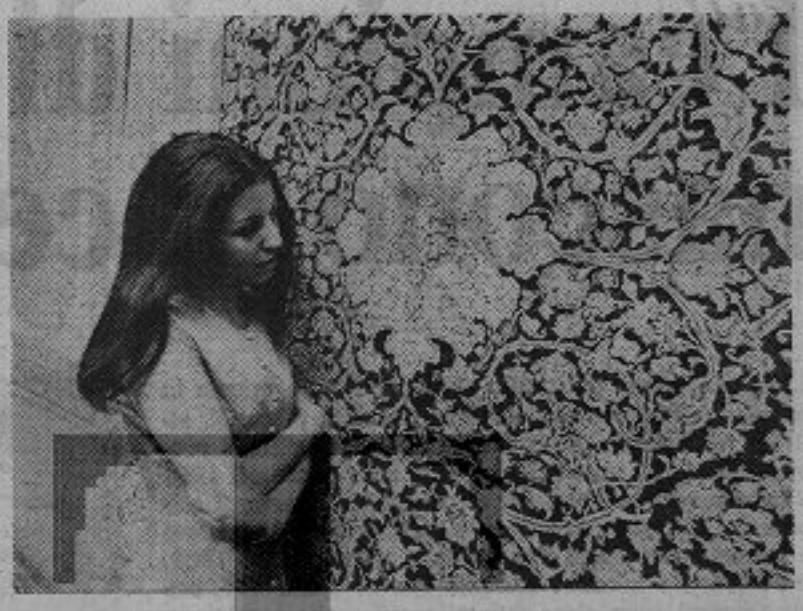
Come dipendenti FIAT godrete di un trattamento particolare.

Prezzi vantaggiosi - Ricca scelta.

FAMIGLIA PERSIANA

SABET

Via Petrarca 36
(zona To-Esposizioni)
Telefono 650.7221, 658.201



MANIFATTURA CONFEZIONI PELLE RENNA

ESAPEL®

TELEFONO 53.56.97 VIA PO, 12 - 10123 TORINO

SCONTO ECCEZIONALE DEL 20 % AI DIPENDENTI FIAT SU TUTTI I CAPI CONFEZIONATI E ANCHE SU MISURA

PARATI Deno

PARATI DENO

CARTA DA PARATI
TESSUTI PER PARETI
RIVESTIMENTI VINILICI
MOQUETTES - VERNICI

TRATTAMENTO PARTICOLARE
AI DIPENDENTI FIAT

10143 TORINO – Via A. Peyron 13 – Tel. (011) 74 73 89 / 75 56 26

Lo yogurt che è yogurt

MANDRIOT

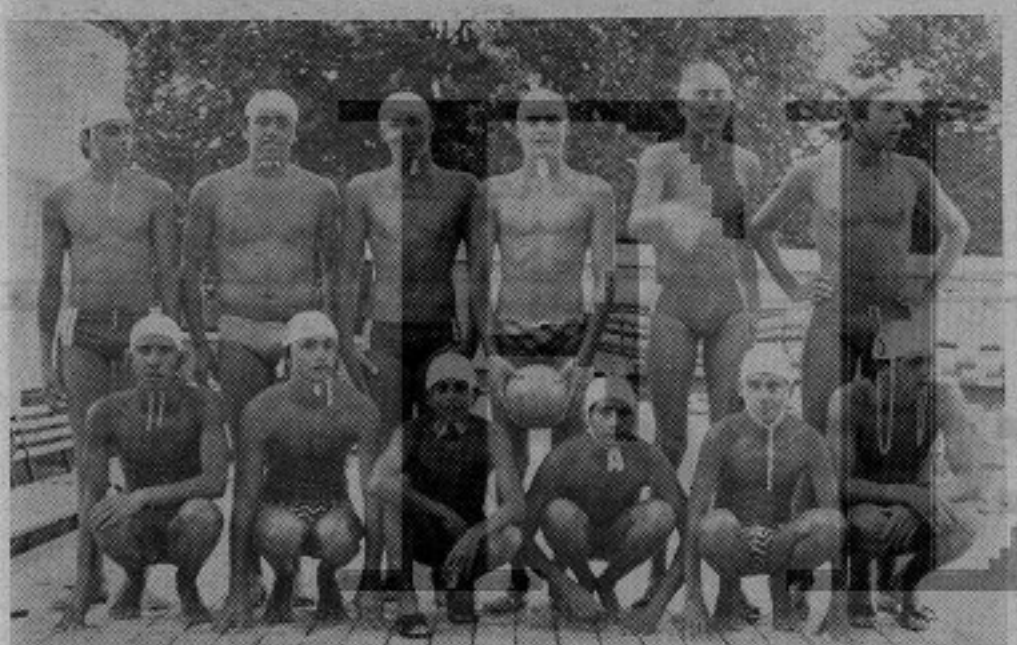
YOGURT VIVO

NEI SEGUENTI GUSTI: BANANA - LIMONE - POMPELMO - ALBICOCCA - MIRTILLO
PRUGNA - CILIEGIA - ANANAS - FRAGOLA - MALTO

NEL CLASSICO VASETTO DA 125 gr. E NELLE NUOVE CONFEZIONI IN BOTTIGLIA DA 1 LITRO E DA ½ LITRO

Pallanuoto

Dopo l'ultima gara, pronti per la promozione in "A,,



La squadra Allievi del centro sportivo Fiat classificatasi al secondo posto del proprio campionato. In piedi da sinistra a destra: Domenico Nigro, Michele Russo, Massimo Fantini, Franco Macchia, Ernesto Pernat, Gianni Ciravegna. Accosciati da sinistra a destra: Andrea Maggetti, Paolo Tavella, Massimo Cilibrasi, Andrea Guasco, Mauro Rinaudo, Sergio Reale. Ad esclusione di Pernat e Tavella sono tutti figli di dipendenti Fiat

Ancora una volta la squadra di pallanuoto del Fiat è stata fra le migliori del campionato di serie B. Agli uomini di Capobianco non è purtroppo riuscita l'impresa della promozione nella massima categoria dove il prossimo anno avrebbe potuto gareggiare nuovamente con «Canottieri Napoli» e «Pro Recco». La strada era però ostacolata dalla presenza delle «Fiamme Oro» di Roma che, come gruppo militare, in ogni stagione può rinforzarsi di elementi molto validi. Si sapeva già, quindi, che sarebbe stato molto improbabile vincere il torneo.

Il bilancio è comunque molto positivo. Il Fiat è giunto per la seconda volta consecutiva alla piazza d'onore con dei risultati più che onorevoli. La piscina di corso Moncalieri è rimasta (da due anni) imbattuta ed in tutto il lungo campionato la squadra è stata sconfitta due sole volte (dalle «Fiamme Oro» e dal «Bogliasco») in trasferta e ha pareggiato una partita in casa (con le «Fiamme Oro»).

«Siamo soddisfatti — dice Mattia Aversa, capitano della squadra ed allenatore delle formazioni giovanili — *dei risultati ottenuti. I "vecchi", cioè Rossi, Puleo, Consiglio (e io) hanno girato bene, fornendo l'ossatura fissa della squadra. Ma ciò che più conta è che i giovani hanno dato nuovo impulso e nuove energie al Fiat, facendo prevedere che nelle prossime stagioni saremo sempre al vertice. Anzi, nel 1975 la promozione non dovrebbe più sfuggirci, visto che di squadre militari non ce ne sono più. Sempre che qualche nostra avversaria non faccia follie per acquistare nuovi giocatori».*

«Ci ha dato molta fiducia per il futuro — continua Aversa — *anche il comportamento delle squadre minori. La "juniores" è giunta ai quarti di finale del suo torneo nazionale, eliminata poi solo per differenza reti. La squadra allievi, infine, ha vinto il concentramento della sua categoria per i campionati di B, C e promozione. Nella finalissima per il titolo italiano assoluto, ha poi perso a Firenze con il "Nervi" per 5 a 6, giocando un poco al di sotto delle sue possibilità».*

«Conta comunque il fatto — conclude Aversa — *che i nostri giovani sono fra i più forti in Italia. Il portiere Bodrone, 16 anni, ha già giocato 11 partite in prima squadra, mentre Fantini, Russo, Macchia e Pernat sono delle autentiche promesse. Con questi ragazzi e con Paolo Lubiam (20 anni, 1,94 di altezza) che a mio avviso potrebbe già essere preso in considerazione per la nazionale, il Fiat per il 1975 non dovrebbe mancare di approdare alla serie A».*

Lotta

Con il titolo europeo pensa a Montreal

Bruno, piccoletto, sguardo vispo, Antonio Caltabiano è uno dei tanti giovani, che al mattino alle 8 varcano il cancello della Fiat Mirafiori, reparto Meccanica. Senonché quando gli altri, finito l'orario di lavoro, se ne tornano a casa, lui invece va in palestra.

«Ho 19 anni — racconta con accento che tradisce la sua origine siciliana e precisamente catanese — **e sono cresciuto come tanti altri ragazzi. Nel rione dove abitavo eravamo tutti amici, c'erano tanti coetanei e se generalmente si andava d'accordo, altre volte capitava che ci si bisticciasse con l'immancabile scazzottata finale».**

«Non che mi piacesse fare a botte — confessa dopo un momento di riflessione — **ma a volte capitava e allora che farci? Poi tre anni fa vengo a sapere che un amico di mio padre insegna lotta. E allora perché non provare? Così, sotto la guida del maestro Giuffrida, ho cominciato a conoscere la "greco-romana" appassionandomi sempre più».**

Antonio si interrompe. Invece viene voglia di chiedergli perché è venuto a Torino, ha lasciato la «sua» Catania, se là poteva praticare quello stesso sport che ora gli ha dato una fettina di celebrità.

«Il lavoro nel sud si poteva anche trovare — risponde — **però difficilmente si trova un datore che ti conceda spazio per gli allenamenti. Qui invece è stato diverso. Oltre ad un lavoro che mi resterà nel tempo, ho anche la possibilità di allenarmi».**

A questo punto occorre spiegare perché ad Antonio Caltabiano occorra parecchio tempo libero per potersi allenare. Riassumiamo brevemente la sua carriera svolta nella categoria al limite dei 48 kg. In Italia per ora è imbattuto. Ai mondiali juniores dello scorso anno, in Florida, si è piazzato terzo, agli Europei di quest'anno in Svezia ha vinto. Ora il suo grande traguardo è l'Olimpiade di Montreal, dove non intende recarsi solo per partecipare.

«Sento di poter arrivare in zona medaglia e ci conto. Per questo accetto ogni sacrificio».

Antonio Caltabiano

Auto

Il campionato rally a Bacchelli-Scabini

La Fiat ha vinto il campionato italiano dei rallies per il 1974. Infatti anche il rally internazionale di S. Martino di Castrozza, prova di campionato italiano ed europeo, e valido inoltre per la «Mitropa Cup», si è concluso con l'ennesimo successo delle «Fiat Abarth 124 Rally».

Sulle difficili strade dolomitiche il successo è toccato alla giovane promessa dell'automobilismo italiano Fulvio Bacchelli che, in coppia con Scabini, ha portato per la seconda volta consecutiva una Fiat al successo in un rally italiano: a Udine, a fine giugno, Bacchelli si era però imposto al volante di una «Fiat X 1/9», mentre a S. Martino sia i vincitori che i secondi arrivati, Verini e Macaluso, disponevano delle collaudate «124».

Con questo piazzamento Verini e Macaluso, oltre a vincere come detto il campionato italiano, si sono anche portati al comando della «Mitropa Cup», per cui attualmente le Fiat si trovano in testa in ben cinque importanti manifestazioni: campionato italiano assoluto, campionato italiano femminile, campionato europeo femminile, Mitropa Cup e Campionato mondiale Marche, e a poco più di metà stagione i primi tre campionati elencati sono già stati matematicamente conquistati dai piloti della Fiat.

Calcio

Tornei aziendali

Il torneo di calcio dei sorveglianti Fiat è stato vinto dalla squadra del Gruppo Veicoli Industriali. La finale disputata contro la sezione di Rivalta, dopo i tempi supplementari, si è conclusa con l'1 a 0. Ecco la formazione della squadra campione: Alfonso Trisolino, Luigi Greco, Matteo D'Elia, Franco Aramu, Antonio Borsci, Vittoriano La Rosa, Alessandro Pettinari, Sebastiano Monteforte, Antonio Ricci, Bruno Mezzena, Gianni Montini

Il primo torneo di calcio aziendale dello stabilimento Fiat di Termoli, manifestazione articolata in sette partite disputate a girone all'italiana, è stato vinto dalla squadra dell'officina 72 (nella foto). Ai posti d'onore si sono piazzate la squadra dell'officina 71 e la squadra Mista

VERDI SIMPATY

centro
di alta profumeria
e cosmesi

Alle dipendenti e loro famigliari
omaggio di un trattamento estetico

piazza savoia, 6
telefono 546.314
10122 torino

g|montesano

PELLICCERIA

confezioni su misura
trasformazioni - custodia

via botero 17, tel. 533420 - torino

TRATTAMENTO PARTICOLARE DIPENDENTI FIAT E LORO FAMILIARI

TecTec

TORINO
Via De Sanctis 62-64
Telefono 720.191

A 300 MT. DA PIAZZA MASSAUA ■ A 300 MT. DA CORSO BRUNELLESCHI ■ A 300 MT. DA VIA MONGINEVRO

Completo assortimento confezioni

uomo, donna, ragazzi, bambini

Taglie robuste per signora e uomo
Nuovo reparto abiti da sposa

Tec

Telerie - tendaggi coperte - tappeti

TORINO - Via Asiago 40
angolo Via Eritrea
Telefono 793.313

TRATTAMENTO PARTICOLARE
AI DIPENDENTI FIAT

IDEAL

PULITURA A SECCO

●

SERVIZIO IMMEDIATO
(1 ORA)
IMPIANTO MODELLO

●

TORINO
VIA FILADELFIA, 142
Tel. (011) 322.555

●

Lavanderia self-service IDEAL
Via Barletta, 104
Tel. (011) 356.743

●

DUE NEGOZI DI FIDUCIA
NELLA ZONA
DI SANTA RITA
DOVE I DIPENDENTI FIAT
SARANNO PARTICOLARMENTE GRADITI

medicina

Aumentano i malati di cuore

In questi ultimi decenni si è verificato, in quasi tutti i paesi del mondo, specialmente in quelli con un più alto grado di industrializzazione, un notevole aumento del numero di casi di malattie dell'apparato cardiocircolatorio.

I dati statistici informano che in Italia il 4 per cento della popolazione e cioè circa due milioni e duecentomila persone sono affetti da malanni del cuore o della circolazione (negli Stati Uniti la percentuale è invece del 6 per cento). La distribuzione percentuale delle varie cardiopatie è la seguente: cardiopatia arteriosclerotica 67 per cento, cardiopatia reumatica 23 per cento, cardiopatie congenite 2 per cento, cuore polmonare cronico 6 per cento, altre forme 2 per cento.

Il fatto ha importanti ripercussioni anche sul mondo del lavoro, tanto che si è sentita la necessità da parte della Organizzazione Mondiale della Sanità e della Società Internazionale di Cardiologia di creare apposite commissioni di studio con lo scopo di affrontare il problema del recupero lavorativo dei cardiopatici.

In parecchie nazioni sono sorti dei centri per il recupero al lavoro di questi ammalati, in alcuni paesi sono stati presi dei provvedimenti legislativi allo scopo di favorire la loro utilizzazione.

Quattro gruppi

Secondo i criteri proposti dalla New York Heart Association i cardiopatici possono essere distinti in base ad una prima selezione fondata sui dati riferiti dai pazienti stessi, in quattro gruppi. Nel primo trovano posto coloro che non accusano nessun disturbo per l'attività ordinaria, nel secondo quelli invece che l'accusano, nel terzo coloro che accusano disturbi per una attività inferiore alla ordinaria, nel quarto quelli che accusano disturbi per qualsiasi attività e anche a riposo.

Seguendo tale classificazione ci si può orientare verso un reimpiego lavorativo totale per i soggetti del primo gruppo, per un reimpiego parziale o una riqualificazione dei soggetti del secondo e del terzo gruppo, e verso l'esclusione dalla riabilitazione, talvolta solo temporanea, dei soggetti del quarto gruppo.

Questo criterio serve però solo come orientamento di massima in quanto basandosi solo sui sintomi anamnestici e soggettivi (riferiti cioè dal paziente) non fornisce dati né sulla etiopatogenesi, né sulla entità del danno anatomico, né sulla evolutività della malattia.

Capacità lavorativa

E' necessario utilizzare i dati che si ricavano con l'esame clinico, con quello strumentale (radiografie, elettrocardiogrammi, fonocardiogrammi, esami poligrafici ecc...) e con le indagini di laboratorio, per un più preciso orientamento sulla capacità lavorativa residua.

Sempre dalla associazione di cardiologia di New York è stata proposta una classificazione che tenendo conto di tutti questi dati divide i cardiopatici in varie classi. Nella classe A quelli la cui attività fisica non richiede riduzione, nella B coloro a cui va consigliato di evitare sforzi eccessivi o agonistici, nella C quelli la cui attività fisica deve essere moderatamente ridotta, nella D coloro per i quali l'attività deve essere notevolmente ridotta, nella E infine i cardiopatici che devono mantenere il riposo a letto o in poltrona.

Bisognerà poi valutare il comportamento dell'organismo di fronte allo sforzo e valutarne quantitativamente la tolleranza mediante le cosiddette prove funzionali da sforzo con le quali si valutano diversi parametri, quantitativizzandoli (polso, dati pressori, modificazioni elettrocardiografiche ecc...) in rapporto a determinati sforzi; la resistenza allo sforzo è infatti espressione diretta della riserva cardiaca. Anche la funzione respiratoria, così strettamente correlata a quella cardiocircolatoria permetterà, mediante un suo studio di valutare la capacità lavorativa residua.

Naturalmente in tutte queste valutazioni hanno notevole importanza sia il tipo di lavoro che si prende in considerazione, sia l'età dei pazienti (al di sopra dei 50 anni le possibilità di riqualificazione sono sensibilmente ridotte).

Solo il 13 per cento dei cardiopatici dimostra una assoluta incapacità per qualsiasi genere di lavoro, mentre il 60 per cento può riprendere totalmente o parzialmente l'attività precedente.

Frequenti controlli

Il reinserimento del cardiopatico nel lavoro, sempre per quanto riguarda una attività fisica che sia adeguata alla capacità residua, va consigliato e incoraggiato per i vantaggi di ordine economico e sociale, ma soprattutto per l'importanza che assume ai fini della terapia della malattia. Sono questi i casi in cui veramente, e non solo a parole, il medico curante e il medico di fabbrica, devono mantenersi in contatto per la necessità dei frequenti controlli, per le eventuali modifiche riguardanti il posto di lavoro, per le opportune indicazioni per quanto riguarda il tempo libero e per una corretta cura della malattia.

fiori e piante

Edera: bella e medicinale

L'edera o ellera dove si attacca muore. Così dice una vecchia canzone abruzzese. L'edera detta anche «abbracciabosco» perché la si incontra nei boschi saldamente «abbracciata» agli alberi, è un rampicante che può raggiungere dimensioni considerevoli, anche i cinquanta metri. Ha radici avventizie, che si formano cioè sulle parti adulte della pianta e quindi si abbarbicano a qualsiasi sostegno. Le bacche sono velenose, anche se molti uccelli di passo se ne cibano. In medicina si usano le foglie: per lungo tempo furono impiegate come rimedio contro le scottature e le ulcerazioni; Messegué, l'erborista francese che va di moda in questi ultimi anni, consiglia l'edera contro la cellulite.

Ci sono diverse specie di edera: i botanici ne classificano cinque, e anche sei perché è fra le piante con maggiori mutazioni. La specie più comune è «l'edera helix» che cresce spontanea in Europa e in Asia e che ha moltissime varietà. Ne citiamo qualcuna: «Chicago», con foglie variegate, color giallo crema; «Oro di Bogliasco» con piccole foglie dal margine verde scuro e con il centro giallo sole; «deltoidea», con foglie piccole, quasi triangolari, verde scurissimo; «Glacier» a foglie grigiastre, bordate con una sottile vena bianco crema.

L'edera è un rampicante che si adatta in qualsiasi ambiente e terreno. Se in piena terra (come altre specie di piante) si sviluppa bene e cresce rigogliosa, sopportando meglio il pieno sole. Se in vaso, non resiste al troppo sole. E' senz'altro preferibile collocare il vaso in zone ombreggiate ma luminose, assicurando un buon drenaggio alla piantina. Le innaffiature non devono essere troppo abbondanti; è meglio effettuare spugnature sulle foglie per eliminare la polvere e mantenerle sane.

Tutte le specie coltivate in vaso vanno cimate affinché la pianta «butti» getti laterali. Durante l'inverno bisogna proteggere l'edera dalle gelate: ritirarla in un ambiente non riscaldato e sufficientemente chiaro e arieggiato, oppure metterla sul balcone in un angolo riparato dal vento e coprire terra e vaso con paglia e stracci.

fotografia

Come attrezzare una "sala,, da posa

Quando si avvicina la brutta stagione si è soliti abbandonare la macchina fotografica in un cassetto e lasciarla lì, dimenticata per parecchi mesi. Invece con poca spesa possiamo divertirci anche in casa trasformando temporaneamente una stanza in sala da posa. Il costo dell'attrezzatura può variare molto, dalle ventimila lire, per chi comincia, al mezzo milione. A noi, che non abbiamo ambizioni di fare foto professionali, interessa naturalmente il primo caso.

Attrezzatura

Occorre prima di tutto un fondale, bianco, nero o a colori (1000-2000 lire un rotolo di carta alto due metri e lungo quattro), da mettere contro la parete e che copra lo spigolo fastidioso che c'è tra pavimento e parete stessa; due lampade a specchio da 500 Watt (6000 lire); due porta lampade con pinze da poter appendere facilmente (dalle 2 alle 4 mila lire); un cavalletto (10-20 mila lire). Il soggetto riusciremo a trovarlo tra amici e parenti, e sarà gratuito.

Fondale

Si possono comprare fondali già preparati, ma il prezzo è elevato. Conviene acquistare quattro metri di carta da spolvero (carta gialllina, alta fino a due metri, che serve a foderare i tavoli da disegno e costa circa 300 lire al metro), oppure carta colorata, ma i prezzi salgono fino a 1000 lire il metro). Si arrotola la carta su un bastone da appendere alla parete (a circa due metri e mezzo di altezza), come si faceva con le vecchie carte geografiche; il rotolo lo si può svolgere fin sotto il soggetto, e riporlo poi facilmente. Per le foto sia in bianco e nero, sia a colori con fondino chiaro bisogna fare attenzione che non risultino ombre fastidiose, le quali interferiscono nell'inquadratura. Nelle foto a colori se usiamo un fondino colorato c'è il pericolo che tutta la foto prenda l'intonazione della tinta di fondo.

Soggetto

In piedi, o seduto (ma può essere un volto, oppure una natura morta) il soggetto deve essere posto a una certa distanza dal fondo, per evitare appunto ombre e riflessi che possano disturbare l'immagine.

Luci

Illuminazione normale: si mette una lampada, luce principale, alla distanza di un metro e mezzo dal soggetto, in posizione quasi centrale, l'altra, spostata di circa 45 gradi, a due metri e mezzo di distanza.

Controluce: una lampada dietro il soggetto (un metro e mezzo) e l'altra davanti molto distante per schiarire le ombre.

Luce radente: una lampada sola all'altezza del soggetto, di lato (soggetto basso lampada a terra), offre un'immagine suggestiva come quella della luce del sole al tramonto.

Luce diffusa: si puntano le lampade verso il soffitto e si ottiene un'immagine morbida senza ombre nette.

Cavalletto

Nelle foto di studio con lampade, quindi con una luce non fortissima, è sempre meglio avere un cavalletto a disposizione per evitare il pericolo del «mosso». Il cavalletto deve essere sufficientemente robusto, ma anche leggero e maneggevole.

Esposizione

Prima di procedere allo «scatto», si deve sistemare il soggetto con lampade spente per evitare il surriscaldamento delle luci, che hanno una durata massima di cento ore e che consumano molta elettricità. Quindi si accendono e ci si avvicina al soggetto con l'esposimetro (o con la fotocamera, se ne è provvista) si misurano le parti in ombra e le parti illuminate, poi si fa una media dei valori. Esempio: se col tempo di un sessantesimo l'esposimetro segna f.11 nelle luci e nelle ombre f.5,6, imposteremo il diaframma su f.8.

Nelle sale di prova professionali, le luci sono date da costosi lampeggiatori elettronici

ARCHIVIO STORICO FIAT

arredamento

Ambiente più ricco con le tende

Devo comprare le tende per la mia nuova casa, non so però decidermi né per un particolare tessuto, né per il tipo di montaggio. Potete suggerirmi qualcosa?

Innanzitutto un consiglio: se può, acquisti un tessuto buono perché la qualità è importantissima. Si accerti che la stoffa porti un marchio di case note, in questo modo eviterà che la tenda si stinga con il lavaggio o che perda il colore per l'esposizione al sole.

Il montaggio più usato è quello *all'americana* con le pieghe in alto molto strette cucite tra loro; la tenda scorre sul binario per mezzo di ganci. Un altro tipo di montaggio è quello *ad anelli*, semplice e pratico perché la tenda si può spostare a mano senza ricorrere ai tiranti. Quando le finestre sono profonde la soluzione migliore è la tenda *a rullo* che, azionata da una funicella laterale, si avvolge gradualmente e permette il dosaggio della luce. La montatura a *tenda molto arricciata* si usa soprattutto se lo spazio dell'apertura è grande, questo tipo di tendaggio viene montato *su riloga* ed è particolarmente adatto per le finestre di attici o mansarde.

Una casa dall'arredamento classico esige tende altrettanto classiche. Se i suoi mobili sono in stile adotti le doppie tende utili anche se, per particolari esigenze, si deve proteggere una stanza dalla luce (nelle camere da letto, ad esempio, o nelle case di campagna dove le persiane non sono a serranda ma a battente).

Le irregolarità tra la parete e il vano finestra si possono mascherare con *bande laterali*, che servono anche quando occorre staccare il colore delle tende da quello delle pareti.

Un locale con tappezzeria vivace richiede tende bianche per rompere l'uniformità del disegno, se invece si preferiscono tende a più colori occorre far attenzione che questi armonizzino con le pareti e con le tinte basi dell'arredamento (moquette, rivestimento divani, tappeti). Una tenda fantasia è, comunque, sempre adatta per un ambiente poco luminoso perché impedisce di notare la mancanza di luce.

Le tende sono, forse, la parte dell'arredamento più suscettibile ai cambiamenti della moda. Anche se i colori bruciati, i grandi disegni, le trame rustiche sono sempre attuali, oggi si assiste al ritorno del disegno a piccolo rapporto. Questo in armonia con tutta la produzione del mercato tessile per l'arredamento che sta orientandosi verso disegni minuti, regolari, tessuti morbidi. Una novità interessante è la tenda a motivo pieno nella parte inferiore, con il disegno che si dirada salendo verso l'alto. Le tende con questo motivo sono adatte alle finestre alte, quando in basso c'è un calorifero o una parte di muro da nascondere; i disegni con andamento orizzontale possono, invece, servire ad ampliare le finestre poco larghe.

La soluzione più attuale è senz'altro quella della tenda a teli verticali i quali, grazie a un particolare sistema di fissaggio, possono ruotare fino a 180 gradi consentendo di regolare completamente la luminosità dell'ambiente. Questa tenda è anche prodotta in tessuto speciale trattato al vinile, impermeabile e resistente al calore. Le fibre sintetiche presentano tutta una serie di vantaggi rispetto a quelle naturali: sono di maggiore resistenza, leggerezza, durata, e di più facile manutenzione poiché la pulizia si effettua velocemente con acqua e un qualsiasi detersivo. Forse proprio per questo vengono adottate sempre più frequentemente soprattutto per i tendaggi delle cucine che necessitano di numerosi lavaggi.

Per quanto riguarda la metratura del tessuto è sempre conveniente comperare stoffa alta tre metri, si possono così applicare le tende a tutta altezza senza alcun taglio o giuntura.

Il prezzo varia in rapporto al tipo (peso, fibra, ecc.) e all'altezza della pezza. Per i tipi più comuni i prezzi sono i seguenti:

Terital stampato:
alt. 1 metro 1200-1800 lire al m.
alt. m. 1,50 1600-3500 lire al m.

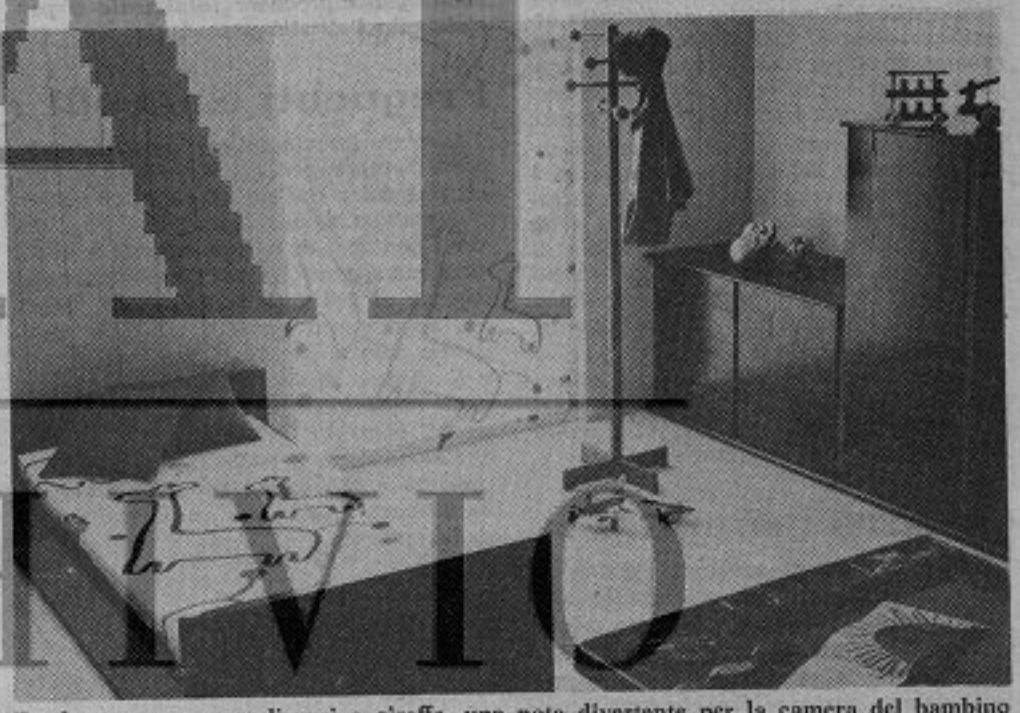
Terital in colore unito:
alt. m. 2,10 2800-4000 lire al m.
alt. 3 metri 3500-6500 lire al m.

Dralon:
alt. m. 2,10 5000-12.000 lire al m.

Montaggio all'americana:
lo scorritenda è venduto in diverse misure: *da 75 centimetri a 5 metri e mezzo* il prezzo varia *secondo la lunghezza da 3000 a 18.500 lire*. A queste cifre occorre aggiungere: fettuccia: 350 lire al metro; ganci: 60 lire caduno.

Bastoni:
legno: 7000 lire al metro; ottonati: sono venduti in diverse misure: da *75 centimetri a 3 metri e 95 centimetri*, il prezzo varia *secondo la lunghezza da 7000 a 17.000 lire.*

Manfovane:
in legno completa di mensole di sostegno e fiocco: 6000-12.000 lire al metro.

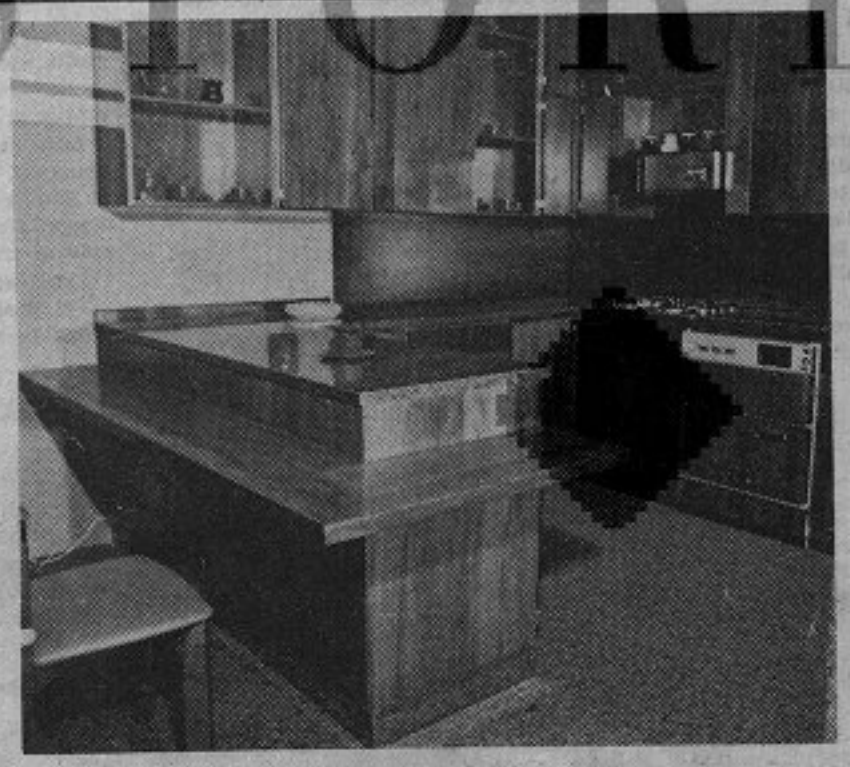


Tende e coperte con disegni a giraffe, una nota divertente per la camera del bambino

ORGANIZZAZIONE DI.LA. s.n.c.
di CAVALLARO - BECCIO - BURATTO
St CYR
IL LATTE PER I VOSTRI BAMBINI
LATTE ZEFIRO OMOGENEIZZATO STERILIZZATO
DISTRIBUTRICE LATTE - BURRO - FORMAGGI
10141 Torino - Via Postumia 13, tel. (011) 700.844

mobili
PEPINO CHIVASSO
apre alla giovinezza
con mobili e arredi
di nuova generazione

UNA CUCINA DI CLASSE



Rispondiamo a una precisa richiesta del signor Oreste D. che vorrebbe realizzare nella sua casa di campagna una cucina tradizionale ma disposta secondo criteri moderni. Dopo aver esaminato varie soluzioni e vari modelli attualmente prodotti in serie, ho pensato che le sue esigenze possano essere pienamente soddisfatte dalla cucina illustrata nella fotografia. Come può constatare, la scelta del materiale (legno di noce e piani di granito) e le dimensioni dei vari elementi componibili conferiscono quel tocco di classe necessario a un'ambientazione di questo tipo, mentre il blocco del piano di lavoro principale realizzato a "bancone" rappresenta una soluzione inconsueta e decisamente moderna. E' bene precisare tuttavia che, per le sue evidenti caratteristiche, il mobile non sostituisce il tavolo da pranzo ed è normalmente usato per la prima colazione o per un rapido spuntino.

MOBILIFICIO DASSISTI - VIA BRANDIZZO 31 - TORINO

Promessa:
Inverno caldo per i nostri clienti

l'abbiamo mantenuta lo scorso anno
intendiamo fare altrettanto per l'anno in corso.
Questo impegno oltre ad essere
garantito dalla Direzione Commerciale del Geom.

Capo

è appoggiato dalla efficiente organizzazione
di cui disponiamo:

approvvigionamento sicuro con scorte di sicurezza
notevole parco automezzi
per chiamate urgenti
tecnici qualificati per consulenza e pronto
intervento
servizi completi per gestioni riscaldamento
o contratti a forfait ed a economia

Valla Giovanni & C
carboni-gasolio-nafta-gestioni-riscaldamento
strada cebrosa 88 - 10156 torino tel. (011) 243333 (5 linee ric. aut.)

moda

I calzettoni sostituiscono i lunghi stivali

Un petto solo chiuso da tre bottoni, un *carré* corto e diritto sottolineato da impunture, una cintura che si annoda a vita: il giaccone conserva intatte le sue caratteristiche più note. Si arresta alla coscia o si allunga sui fianchi fino a diventare « tre quarti »; si avvolge all'interno di pelo sintetico o si ricopre di lunghe frange di lana per dare maggior calore al corpo. E' un amico ormai dei nostri freddi autunni.

Il giaccone non "muore„

Come è già accaduto ai pantaloni, anche il giaccone è duro a morire. Tanto più che nella corsa al rialzo dei prezzi, ha rivelato ambizioni ben più modeste del tradizionale cappotto: 10 per cento in media di aumento contro il 20-30 per cento del *trench*, cappotto in versione impermeabile, con spalloncini che ricordano le divise militari. La donna non si lascia lusingare da false novità. Abituata a una vita di lavoro, tra casa ed ufficio, preferisce le cose semplici, pratiche; e se sono le stesse dello scorso anno, tanto meglio. E' una questione di buon senso, oltre che di quattrini.

Due pezzi

Perciò continuerà ad indossare il due pezzi, giacca e pantalone, che le consente di essere elegante, senza fronzoli. Sarà un completo di maglia di lana o di panno nelle sfumature della terracotta o del verde sottobosco o un coordinato di foggia sportiva, che ognuno crea secondo il suo gusto accostando colori e tessuti diversi: pantaloni scozzesi e giacca in tinta unita oppure giaccone a vistosi riquadri su pantaloni classici.

I jeans per l'inverno

Il tipo *jeans* sarà anche d'inverno il preferito dai giovani. Sono pronti i velluti « *délavés* »: giacche foderate in lana scozzese e pantaloni azzurri svasati, stretti a vita da cinture sottili e con toppe colorate o ricami in lana sulle gambe e sopra le tasche. Un po' di ingegno e di abilità con l'ago trasformeranno il capo in un « pezzo unico » personalizzato, una creazione della fantasia.

E le gonne?

Accanto ai pantaloni una gonna, in omaggio alla femminilità. E' comoda e sciolta, perfino divertente per chi l'aveva trascurata ormai da anni. In *tweed* o in *gabardine* di lana, la versione più richiesta nei negozi come nei grandi magazzini è a mezza ruota o a ruota intera. Qualche piega c'è ancora per i completi sportivi con il giubbetto corto e striminzito, ma l'ampiezza dei modelli a *godet* dona più grazia alla figura. Soprattutto se si adottano le nuove lunghezze appena sotto il ginocchio, la gonna dà un'impressione di snellezza anche a chi sa di avere acquistato qualche chilo in più. Un'illusione — confessiamolo — sempre gradita alla donna di ogni età.

Calzettoni

Con il due pezzi, gonna e giaccone, oppure con il *tailleur*, che da qualche anno sta riconquistando i favori del pubblico femminile, la stagione fredda offre occasione per uno spunto nuovo. Via le calze di nailon trasparenti e delicate. E' il momento dei calzettoni. Sono solidi, in lana traforata o a sottili coste; saranno i più sicuri concorrenti degli stivali. Non costano molto, si indossano con qualsiasi tipo di scarpa a tacco basso o con i modelli invernali accollati, chiusi o no da stringhe, con la suola in cuoio o in gomma leggermente rialzata ed il tacco alto e grosso. Se gli stivali hanno raggiunto oggi prezzi da capogiro, l'ostacolo è aggirato senza troppi rimpianti.

Tailleur sportivo in tessuto knickerbocker, tabacco, beige e carota, gonna svasata

Tessuti e colore

Il *jersey* in fibre acriliche fa la parte del leone tra i tessuti per abiti. E' abbastanza morbido e caldo, non si stropiccia e non ingoffa. E' adatto sia allo *chemisier* diritto o a pieghe piatte sia al vestito elegante con manica lunga, gonna svasata e cintura a vita. I colori sono brillanti, dal rosso « sangria » al blu elettrico, dal carota al « terra bruciata »; non mancano le fantasie con composizioni geometriche o floreali. Ma devono essere armoniose senza aggressività.

filatelia

Un francobollo mai uscito

Sono usciti i nuovi cataloghi Bolaffi, Sassone *e il nuovo* Unificato, *quest'ultimo edito quest'anno per iniziativa di alcuni commercianti. Tutti e tre presentano un discreto equilibrio nelle quotazioni, anche se si notano ancora forti differenze di prezzo per alcune serie. Italia-Regno, Italia-Repubblica, San Marino e Vaticano, mostrano quanto il balzo in avanti sia stato notevole, tanto nel settore dei francobolli nuovi quanto in quello degli annullati e delle buste «giorno di emissione».*

*Fra i Paesi esteri, la situazione della lira ha avuto un peso determinante nell'esprimere le quotazioni per il 1975. Ad esaminare i singoli cataloghi (ad esempio i « tascabili » Bolaffi, di facile consultazione) si notano in percentuale, rispetto al 1974, i seguenti aumenti: Giri completi dell'*Europa unita, *un incremento del 14 per cento;* Nazioni Unite, *50 per cento;* Israele, *107 per cento;* Francia, *71 per cento;* Liechtenstein, *72 per cento;* Svizzera, *69 per cento;* Gran Bretagna, *43 per cento;* Cipro, *43 per cento;* Gibilterra, *14 per cento;* Malta, *41 per cento. Il « boom » è apparso di proporzioni incontenibili, ed è registrato da tutti e tre i cataloghi, per le isole inglesi della Manica,* Jersey *e* Guernsey, *la cui collezione completa scatta da 55 mila lire a 310 mila lire, mentre per il paese che solo di recente Londra ha lasciato postalmente autonomo, ossia l'Isola di Man, i prezzi sono in ascesa di giorno in giorno; chi ha comperato le serie di questi Paesi al momento dell'emissione ha fatto davvero ottimi affari. Ma l'aumento investe in pieno tutta l'area scandinava (Svezia, Norvegia, Danimarca) e si può parlare di « boom » anche per i francobolli giapponesi.*

In Italia è continuata la pioggia di novità; ma c'è un elemento di perplessità, che ha fornito alla stampa, anche a quella non specializzata, motivo di discussioni polemiche: il Catalogo Sassone *rivelava, pubblicando anche una vignetta, come nel 1955 le poste italiane avessero stampato un commemorativo per ricordare la conquista del « K. 2 »; poi tale francobollo non fu emesso e il quantitativo andò distrutto. Solo pochi esemplari, parte dentellati e parte non dentellati, sono finiti sul mercato. E' stato chiamato in causa il ministero delle Poste, poiché c'era nell'aria il ricordo del non edificante precedente del «Gronchi rosa», mai dimenticato.*

Il Ministero emanava allora un apposito comunicato spiegando che il 5 marzo del 1955 il Consiglio dei ministri si era pronunciato favorevolmente per una emissione che ricordasse l'impresa alpinistica; il presidente della Repubblica autorizzò l'emissione con il decreto del 21 giugno 1955 n. 585, sennonché il 9 novembre il Consiglio dei ministri cambiò idea e, davanti alle molte serie che dovevano essere emesse in breve tempo, accantonò quella per il « K. 2 ». Quindi non ci fu il decreto finale che autorizzava l'emissione e, soprattutto, ne definiva le caratteristiche « né di conseguenza è stato mai dato al Provveditorato generale dello Stato l'ordinativo per la stampa della serie in questione », *precisava il Ministero, aggiungendo che il « francobollo » del «K. 2» non è perciò... un francobollo, e ha denunciato l'accaduto alla Procura della Repubblica di Roma per* « eventuali implicazioni di ordine penale ». *Il « giallo » del « K. 2 » in ogni caso rimane: chi infatti lo ha stampato? Come è finito sul mercato, pagato a un prezzo che — si dice — si aggira intorno al milione?*

Poi due valori per Francesco Petrarca (40 e 50 lire), un 40 lire per Giacomo Puccini e uno per Ludovico Ariosto, mentre i due esemplari turistici (Gradara e Portofino) sono stati giudicati severamente soprattutto per la scelta dei colori e, il primo, per contenere un errore nel disegno dei merli del castello di Gradara.

italia in pentola

Toscana: bistecca e chianti

Grazie alla sua felice posizione geografica la Toscana gode di un clima vario e salubre. La brezza che dalla costa tirrenica si spinge in su fino alle vette dell'Appennino domina prima su ricche coltivazioni di verdure: carciofi — che vengono cotti in tanti modi diversi —, cardi e fagioli; poi, man mano, passa sopra ricchi uliveti che danno un olio genuino col quale le massaie toscane condiscono dalle pietanze alle insalate, fino a versarlo crudo sui minestroni di fagioli; per finire sulle viti che danno uno dei vini più classici d'Italia: il Chianti.

In questa regione si cuoce molto alla griglia: dalle costine di maiale, alla cacciagione, ai funghi, fino alla famosa bistecca alla « fiorentina » che non deve mai essere meno di due centimetri di spessore e cotta solo quel che basta per darle un colorito bruciato all'esterno mentre nella sua parte interna rimane al « sangue ».

Cucina parca di gente semplice che bada più al sapore che alla composizione dei piatti.

Il toscano, nei suoi banchetti, ha sempre davanti a sé un fiasco di Chianti, uno dei più famosi vini italiani, con tutte le sfumature e gradazioni secondo la diversità delle zone in cui viene prodotto: da quello classico col « Galletto nero in campo d'oro » che viene dalle vallate comprese tra Firenze e Siena, a quello piacevole delle colline dell'Elsa, e il Chianti rosso delle tondeggianti colline empolesi.

Crostini alla toscana

Ingredienti: fegatini di pollo (con un pezzo di milza); cipolla; olio d'oliva - burro; marsala secco; pane toscano.

Versare un po' d'olio in una casseruola, tritare finemente la cipolla e farla soffriggere lentamente; quando sarà dorata aggiungervi i fegatini e la milza ben tritati, un pezzo di burro infarinato (perché aiuti a « legare ») e lasciar cuocere per circa mezz'ora, mescolare e innaffiare di tanto in tanto col marsala.

Preparare delle fette di pane e farle tostare in forno.

Servire i fegatini spalmati sul pane caldo.

Minestra di ceci

Ingredienti (dose per 4 persone): gr. 200 ceci secchi; gr. 200 tagliatelle (fatte con farina e acqua); pomodori freschi o « pelati »; uno spicchio di aglio; un po' di rosmarino; olio d'oliva; sale - pepe.

Mettere a bagno in acqua tiepida i ceci e lasciarli a bagno per 12 ore circa. Scolarli, e cuocerli in un litro e un quarto di acqua poco salata.

A parte, versare in un pentolino un po' d'olio, aggiungervi un rametto di rosmarino e lo spicchio di aglio. Quando questo sarà rosolato, aggiungere i pelati.

Appena i ceci saranno cotti farne passare circa la metà al setaccio, unendo alla minestra sia il passato che il sugo preparato; salare e pepare.

Versare le tagliatelle, farle cuocere e servire la minestra che dovrà risultare molto densa.

Arista alla fiorentina

Ingredienti (dose per 6 persone): kg. 1,500 lombata di maiale (parte della schiena); uno spicchio di aglio; un po' di rosmarino; sale - pepe.

Tritare le foglioline di rosmarino (oppure un pizzico di semi di finocchio, secondo i gusti) e lo spicchio d'aglio, aggiungere un po' di sale e pepe. Mescolare e dopo aver fatto dei piccoli fori nella carne, introdurvi il tritato (questa operazione è detta «pillottare»).

Cospargere tutta la superficie con abbondante sale e pepe. Far cuocere l'arista allo spiedo o, in mancanza di questo, porla in una teglia e cuocerla al forno per circa due ore; ogni tanto voltarla e ungerla con il grasso colato.

L'arista si serve calda ma è buona anche fredda, tagliata a fette.

ARCHIVIO STORICO

dischi

Polvere di stelle ritorna e piace

«Stardust» di Alexander è la celebre «Polvere di stelle» che un cantante genovese (Alexander è uno pseudonimo) di 24 anni ci ripropone con successo. La voce dell'interprete è molto bella, la canzone non ha bisogno di elogi: il risultato è quindi quasi ottimo.

«Ammazzate oh!» di Luciano Rossi è un simpaticissimo motivo che il cantante interpreta con grande abilità. La canzone, in romanesco, è molto orecchiabile, molto garbata (nonostante il titolo) e decisamente originale.

«Campo de' fiori» di Antonello Venditti è un'altra composizione in romanesco destinata al successo. Venditti è sempre molto bravo nel «cantare» la sua Roma. Ha preparato da poco un 33 giri dal titolo «Quando verrà Natale» che contiene molti brani inediti, quasi tutti azzeccati.

«Jenny» degli Alunni del Sole è un indovinato brano che ha già raggiunto un notevole successo discografico. Il complesso ha composto recentemente anche un L.P. dal titolo «Jenny... e la bambola», L.P. abbastanza piacevole.

«Molecole» è l'ultima incisione di Bruno Lauzi. Stranamente Lauzi non ne è anche l'autore, comunque la sua interpretazione è sempre gradevole per coloro che amano lo stile di Bruno. Il retro del disco si intitola «La memoria di quei giorni», brano discreto.

«Bella senza anima» di Riccardo Cocciante, un cantante originario di Saigon, trasferito in Italia da qualche anno. Le sue incisioni, molto poetiche (Riccardo è l'autore di tutti i brani interpretati), non hanno ancora avuto un adeguato riconoscimento di pubblico, ma sono sicuramente destinate ad ottenerlo. Ricordiamo ancora dello stesso cantante un 45 «Poesia», di recente composizione, e un 33 «Mu» dello scorso anno, per coloro che vogliono cominciare a conoscere Cocciante.

«Canzoni» di Fabrizio de André è una raccolta dei vecchi motivi di Fabrizio che ottennero alcuni anni fa un incredibile successo. Anche adesso continuano ad essere apprezzati; il disco infatti sta scalando le classifiche rapidamente. Insieme ai vecchi brani troviamo però anche qualche motivo inedito come «Morire per delle idee» e «Le passanti».

Il cantautore Fabrizio de André

Novità straniere

«C'est moi» di C. Jerome è un piacevole motivo che occupa già da alcune settimane il primo posto nelle classifiche francesi. L'interprete è un giovane cantante che viene chiamato dai suoi amici «gai Jerome» per la sua gioia di vivere, per la sua spontaneità che dimostra anche nelle sue incisioni.

«She» è un brano di un altro cantante francese già celeberrimo: Charles Aznavour. «She» ha ottenuto un enorme successo in Inghilterra (era la sigla di una trasmissione televisiva). Ora è stata tradotta anche in italiano col titolo «Lei».

«Rock your baby» di George McGrae è tuttora al primo posto delle classifiche inglesi. Il ritorno al rock continua ad avere molti seguaci. Il disco è molto indovinato.

«Sugar baby love» dei Rubettes e «Always yours» di Gary Glitter sono ancora due rock stile anni '50 che furoreggiano in Inghilterra.

«Ave Maria», la meravigliosa composizione di Chopin ci viene riproposta in versione moderna da Eumir Deodato. Segnaliamo ancora di Eumir il 33 «Whirlwinds».

«Don't let the sun go down on me» di Elton John è prima nella classifica degli Usa. Il cantante dalle «basette verdi» continua a sfornare un successo dietro l'altro. Anche il suo ultimo L.P. «Caribou» è molto venduto.

«Sweet chop island red» di Ike & Tina Turner ha raggiunto già la nostra classifica. Il duo è sempre affiatatissimo.

«Cops and robbers» è l'ultima incisione dei Dr. Hook & Medicine Show. Il gruppo spera di riavere lo stesso successo che aveva ottenuto con la originale «Sylvia's mother».

«Before the flood» è un album doppio di Bob Dylan; è un'antologia della prima produzione di Bob. I due 33, registrati dal vivo, sono pezzi da collezionista.

Musica classica

In un nostro precedente articolo abbiamo accennato all'importanza del timbro degli strumenti nella formazione del pensiero musicale del compositore. La tavolozza timbrica sembra però essere compendiata in un unico strumento, il «Re degli strumenti»: l'organo. Strumento «Aerofono a tastiera», cioè a fiato con tastiera (l'aria contenuta nelle diverse canne è messa in moto da apparati meccanici) presenta la fondamentale caratteristica di poter far suonare assieme — come in una orchestra — diversi strumenti, il cui timbro è imitato dalla forma e modo di vibrazione delle canne. L'esecutore deve quindi scegliere, con buona conoscenza stilistica e storica, fra i diversi «registri» (che possono essere anche un centinaio) per meglio riprodurre il pensiero del compositore, che aveva a disposizione organi di diversa natura e fattura da quelli moderni.

E' ovvia quindi la grande importanza di conservare integri gli organi antichi e non permettere manomissioni, che toglierebbero loro le caratteristiche specifiche. Ancora oggi esistono strumenti che un'attenta e curata revisione porterebbe al loro antico splendore e sarebbe utile che i lettori, e non solo quelli appassionati di musica, contribuissero con il loro interessamento al mantenimento di tali strumenti che possono scoprire nelle loro città e paesi.

Alla luce di queste osservazioni vogliamo ricordare la produzione discografica «Antichi organi italiani» della Ricordi. E' questa una collana di musiche per organo eseguite su strumenti dell'epoca a cura di Luigi Ferdinando Tagliavini. Le pagine organistiche riacquistano caratteristiche originali e più fedeli attraverso la registrazione su strumenti che riproducono le sonorità timbriche ed estetiche tipiche del periodo in cui vivevano i compositori.

Tra le incisioni ricordiamo quelle effettuate sull'organo della chiesa di San Bernardino di Carpi, della basilica di San Petronio di Bologna, del Duomo Vecchio di Brescia, di Borca di Cadore.

L'abitificio Orsini
offre ai dipendenti FIAT
una vasta scelta di abiti
confezionati o su misura
ad un prezzo massimo
per l'abito su misura
di L. 80.000.
Inoltre
sarà offerto in regalo
un simpatico omaggio
a scelta.
Ogni giorno dalle 18 alle 20
e il sabato tutto il giorno
verrà effettuata
una vendita specialissima
a prezzi di fabbrica.
Per chiarimenti
telefonatemi a questo numero
619.0660
ORSINI e Co.
Torino, corso Traiano 68/9

Esposizione: Strada Alpignano, 97 - Tel. 958.02.69
Negozio: Via F.lli Piol, 50 - Tel. 958.95.10
10098 RIVOLI (Torino)
bellato arreda

Primo Centro Applicazione

lenti a contatto morbide
soflens
(BAUSCH & LOMB)
Dimostrazioni e prove gratuite
su appuntamento
IST. OTTICO OPTOMETRICO
FULCHERI
via Lagrange 4 - Torino

La Conteria
Argenteria
oggetti regalo
TORINO
VIA PO 10

ISTITUTO
LEONARDO
PISANO
Corsi triennali serali
per Ragionieri e Geometri
CHIVASSO - PIAZZA GARIBALDI, 5
CARMAGNOLA - VIA VALOBRA, 128
PINEROLO - VIA DE AMICIS, 3

cinema

Le mille favole di Pasolini

● IL FIORE DELLE MILLE E UNA NOTTE *di Pier Paolo Pasolini*. Ambientandolo nello Yemen e in Eritrea, nel Nepal e in Persia, l'autore ha dato come sfondo al film un'antichità non archeologica ma viva. Esso si compone d'una decina di novelle orientali suggerite dal libro famoso al quale s'intitola. La struttura narrativa, che non manca d'audacia in certe insistite immagini, obbedisce a una complessa disposizione concentrica: i vari racconti nascono l'un dall'altro, interrompendosi e intersecandosi.

● IL BESTIONE *di Sergio Corbucci*. Un tre-assi Fiat da trasporto è tra i mastodontici protagonisti del film che, con i due camionisti interpretati da Giancarlo Giannini e Michel Constantin, fa percorrere allo spettatore le strade di Europa da Milano a Vienna e Varsavia. Senza scavare nella psicologia dei personaggi, indulgendo a qualche rumorosa volgarità, la vicenda dà colore e respiro all'amicizia virile che lega due uomini di carattere opposto e mentalità diversa, affratellati dall'errabondo lavoro.

● NOI DUE SOLI *di Pierre Granier Deferre*. Il migliore dei due film in programma d'un quotato regista francese (l'altro è il mediocre *Arrivista* con Delon, la Moreau e Sydne Romer). Qui, da un romanzo psicologico e non poliziesco di Simenon, si colgono con qualche sottigliezza gli attimi felici e i sussulti amari d'un breve incontro d'amore tra una ebrea tedesca e un profugo francese nel 1940. Il magnetismo di Romy Schneider e l'assorta tenerezza di Trintignant piacciono in diversa misura a spettatori e spettatrici.

● STAVISKY IL GRANDE TRUFFATORE *di Alain Resnais*. Il più «chiacchierato» scroccone degli Anni 30, che operando in vari campi, dalla politica alla finanza al teatro, diventò prestigioso e finì poi miseramente, rivive con la faccia di Belmondo in un film formalmente d'altissima scuola, vivido nella rappresentazione della Francia negli anni della Terza Repubblica, ma piatto e greve in un racconto privo di vibrazioni genuine. Una bella donna è Anny Duperey; un magistrale caratterista, ormai quasi bianco di barba e di capelli, Charles Boyer.

● SALVATE LA TIGRE *di John G. Avildsen*. La crisi d'un uomo del ceto medio americano che crede di poter salvare la situazione sua e quella della propria azienda mandando questa a fuoco per beneficiare dell'assicurazione. Attorno a tale stolta decisione si sviluppa l'esame di coscienza del protagonista raffigurato da un Jack Lemmon cinquantenne, come attore mai altrettanto intenso e controllato, ben meritevole perciò dell'Oscar.

● L'INVENZIONE DI MOREL *di Emidio Greco*. «Opera prima» d'un giovane dotato sebbene immaturo. Da un desueto racconto dello scrittore argentino Bioy Casares, nel quale si tratta dell'invenzione d'una macchina che ferma l'attimo fuggente, egli ha derivato a sua volta una pellicola insolita, ambiziosa e discontinua, che a uno spettatore cui sia noto il libro può suggerire raffronti curiosi. Giulio Brogi è l'unico uomo «vivo»; Anna Karina è l'arcano fantasma d'una creatura irreale ma affascinante.

● LA CIRCOSTANZA di Ermanno Olmi. Indagine nell'inerno di un'agiata famiglia borghese, osservata dal regista con occhio riflessivo, al tempo stesso distaccato e partecipe. Madre notara in Milano e, di fatto, autoritaria capofamiglia; padre anziano e un po' frustrato; tre figli di cui uno sposato e padre mentre i due più giovani (maschio e femmina) sono viventi espressioni dell'incomunicabilità, dànno origine — se non simpatia o tenerezza — a cinque storie dove la tristezza di fondo si esprime nell'amaro grigiore d'una rappresentazione volutamente dimessa.

assicurazioni

Trattori agricoli

Quest'anno è diminuito il numero degli incidenti fra i trattori agricoli. Le tariffe assicurative per il 1975 rimarranno inalterate?

Ricordiamo che tali tariffe, contrariamente a quanto avviene per le autovetture, non fanno distinzioni territoriali: il premio pagato per Torino è uguale in qualunque altra parte della penisola anche se il traffico è molto meno intenso.

Inoltre le tariffe non si differenziano in base alla potenza del trattore. Per «conto proprio» (lavori esclusivamente eseguiti in famiglia) il premio pagato per un «Fiat 300», un «Fiat 640» oppure un «Ammiraglia 1300» (massimale di 50 milioni per sinistro, 15 milioni per persona e 5 milioni per cose di terzi) è di 4500 lire l'anno, oltre al 5 per cento per le tasse.

La «Horncastle Insurance Services Ltd.» in collaborazione con il servizio polizze auto del Lloyd's, ha diffuso in Inghilterra una particolare assicurazione per i possessori di macchine Fiat.

I modelli Fiat sono stati suddivisi in sei gruppi e i «premi» scaglionati in sette zone diverse. Nella polizza viene contemplato uno speciale sconto, a volte del 60 per cento, a chi è immune da incidenti.

Se il proprietario di una Fiat 500 è residente nella zona londinese o in altra «territorialmente pericolosa» che sia in possesso di un'autorimessa chiusa e accetti una franchigia di 25 sterline (39 mila lire) per danni all'automezzo, paga un premio annuo di 57 sterline (89 mila lire circa). Nella zona del Dorsetshire ed in quella dello Hampshire, il premio ammonta a 15 sterline (23.500 lire circa) per le Fiat 500 e a 23 sterline (31 mila 800 lire) per le 124, 127 e 128.

libri

L'ascesa e la caduta del fascismo

F. Chabod
L'ITALIA CONTEMPORANEA (1918-1948)
Einaudi
Pag. 186 - L. 1200

A. Solgenitsin
UNA GIORNATA DI IVAN DENISSOVIC
Garzanti
Pag. 204 - L. 1400

Charles Maillant
IL CODICE DEI SOGNI
Mondadori
Pag. 341 - L. 800

L'ascesa e la caduta del fascismo in Italia: questo l'argomento di alcune lezioni tenute dallo storico Federico Chabod alla Sorbona di Parigi.

Non solo fatti e date, ma la fedele, imparziale ricostruzione di un trentennio di storia italiana: dalla difficile situazione di malcontento sociale e morale seguita alla prima guerra mondiale, ai fermenti delle masse rurali, ai primi moti operai, alle strettezze economiche del ceto piccolo borghese, alla complessa situazione internazionale. Le circostanze, le responsabilità che determinarono l'avvento della dittatura e l'entrata in guerra. Il significato politico oltre che umano della Resistenza. Le prime elezioni nell'Italia libera del 1946 che precedettero di poco il referendum di giugno e che permisero ai vari partiti di uscire finalmente dalla clandestinità e di misurare la propria forza politica attraverso la prova democratica e civile del voto. L'abdicazione di Vittorio Emanuele III giunta troppo tardi per garantire la continuità monarchica al paese. Infine le enormi difficoltà dello Stato che sulle basi della recente repubblica si trovava sia a dover affrontare una travagliata ricostruzione nazionale, sia a dover riaprire l'antico discorso su quegli endemici problemi sociali, economici, demografici, retaggio di disgraziate vicende storiche ed ancor più acuiti dalle fumanti macerie di una guerra perduta.

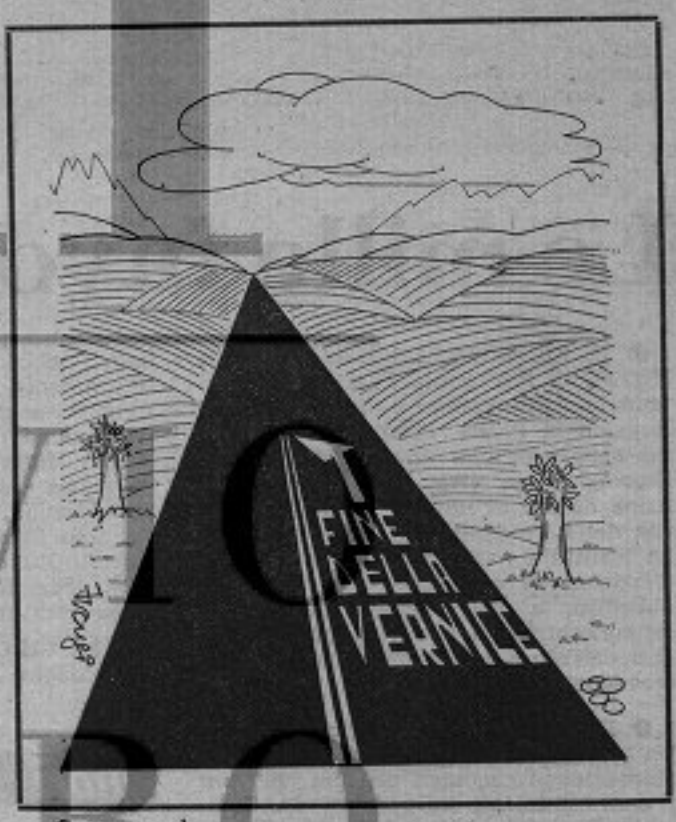
«Tra campi e prigioni Ivan Denissovic l'aveva piantata di pensare al domani, o all'anno prossimo. Per lui pensavano i capoccia, il che, in fondo, semplificava le cose. E doveva restar dentro ancora l'inverno e poi l'estate e un altro inverno e un'altra estate...». Del resto che senso ha il tempo in un campo di concentramento? Passato, futuro si fondono in un'unica realtà in cui soli contano i bisogni più essenziali: ripararsi dal freddo, masticare il cibo il più lentamente possibile perché dia l'illusione di un nutrimento maggiore, la ricerca di un lavoro un po' meno faticoso che scavare sulla neve gelida quando il termometro oscilla sui quaranta gradi sotto zero. I ricordi sembrano sogni forse vissuti da altri in chissà quale improbabile vita; il domani sfugge come una sponda nebulosa, irragiungibile.

Un certo Ivan Denissovic, un numero come tanti altri in una giornata qualsiasi del suo internamento. Un'ombra di continuo esposta a quella umiliante disgregazione della personalità che la prigionia esercita sull'individuo. Un uomo che tenta disperatamente di conservare una scintilla di dignità che gli permetta di sentirsi ancora se stesso e non un automa senza desideri, speranze, ideali.

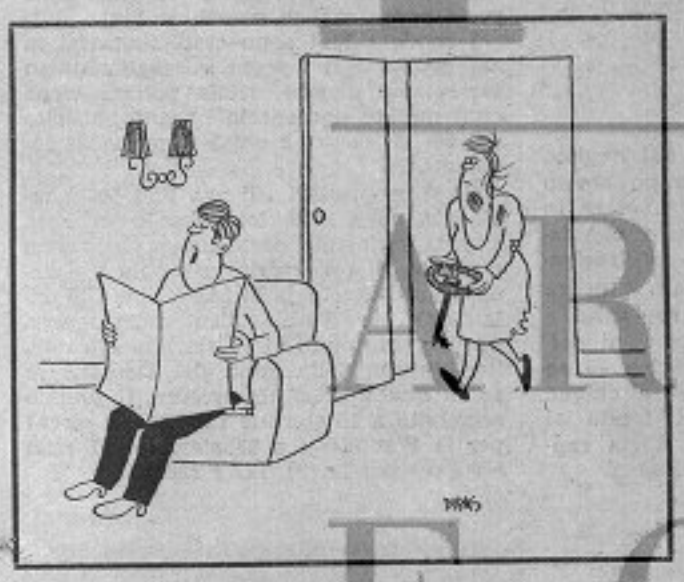
Un lungo racconto che vuol essere testimonianza, liberazione intima da un passato doloroso. Non grido d'odio, né di vendetta.

Quando è nato, l'uomo ha cominciato a sognare e ha cominciato a pensare come interpretare quella sua vita dell'inconscio. Sono sorte, con il passare dei secoli, numerose scuole per l'interpretazione dei sogni. Questo volume riporta i vari punti di vista, da quelli della scuola più antica che è quella egizia (2000 anni avanti Cristo) alla scuola più recente, che ha avuto come grande maestro lo psicanalista Freud. I sogni sono catalogati con chiarezza e raggruppati secondo precisi riferimenti: il corpo umano, gli elementi, gli abiti, i viaggi, le bestie, solo per citarne qualcuno. Per esempio sotto la voce «i viaggi» sono catalogati i sogni riferentisi all'aeroplano, alla barca, al treno, alla vettura, al viaggiare in generale. Se scorriamo le righe dedicate alla barca, leggiamo che cosa ne pensavano gli antichi: scopriamo così che sognare barche significa soprattutto che stanno per accadere spiacevoli cose, specie se la barca sta per affondare. Artemidoro vedeva nella barca e nel mare simboli femminili. La tradizione popolare fa invece riferimento alle condizioni del mare: se placido buone nuove, se procelloso cattive notizie. Freud ricalca le orme di Artemidoro: la barca è la donna con i suoi istinti e le sue passioni. C'è infine l'interpretazione medica, legata a fatti patologici. Una barca in mare agitato significa che il sognatore soffre di disturbi digestivi.

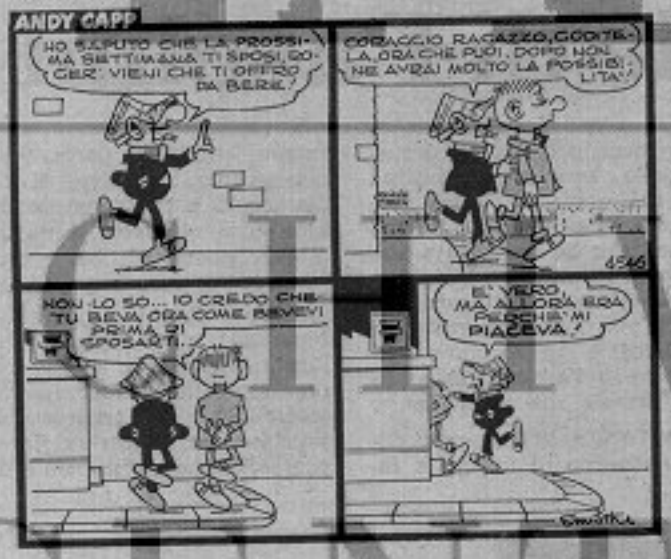
fumetti e giochi



— Senza parole.



— Come è andata cara? Hai seguito il mio consiglio di non lasciare mai il volante?



CRUCIVERBA SILLABICO

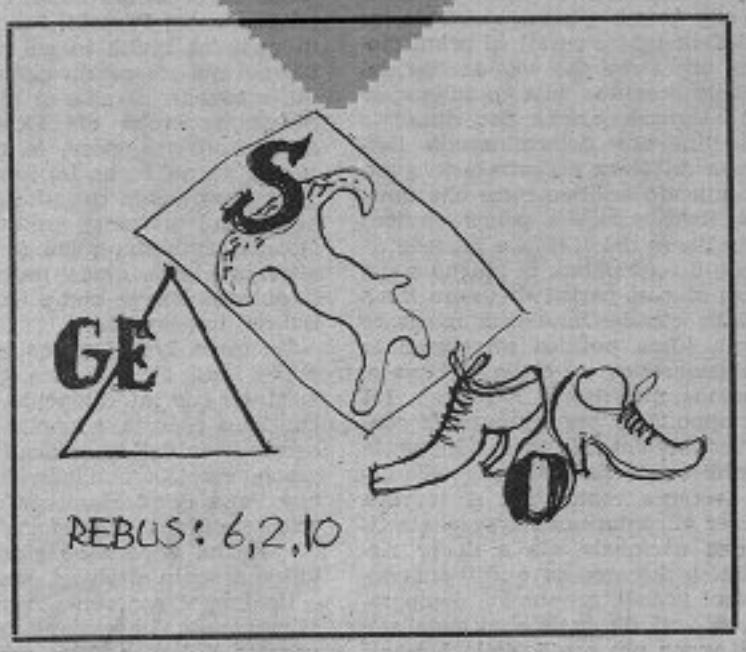
ORIZZONTALI — 1) Il più recente film della Cavani; 7) Inferno; 8) Convocati dinanzi al magistrato; 9) Il fungo detto anche manina; 11) Avvenimenti imprevisti; 12) Cento chili; 13) Gino, bravo attore di prosa; 14) Intonare una melodia; 15) Cariocinesi; 16) Retrogrado conservatore; 17) Città della Puglia; 18) Scrisse il dramma « L'ostaggio »; 19) Il messaggero dell'antichità; 20) Bruciare; 21) Bagnate di sudore; 22) Celebre pittore surrealista spagnolo; 23) Restituire l'anima a Dio; 25) Puliti, innocenti; 26) Medico specialista; 27) Opera di Wagner che fa parte dell'« Anello del Nibelungo ».

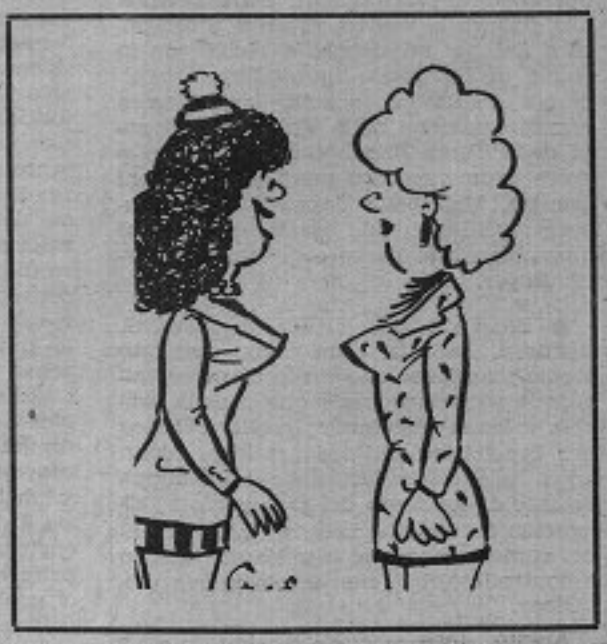
VERTICALI — 1) Comune del Veneto; 2) Vi si ancorano le navi; 3) Il compito dell'attore; 4) Lo usa la sarta; 5) Non si dorme in quelle in bianco; 6) La copertura della casa; 7) Famoso comico di rivista torinese; 9) Separati, disgiunti; 10) Opera di Verdi; 12) Comune della Lombardia; 13) E' celebre quella di Parma; 14) Bianchissimo; 15) Più piccolo; 16) Formazioni dette anche madreporiche; 17) Perdere l'equilibrio; 18) Zoppicare; 19) Movimenti musicali; 20) Il nome antico di Enrico; 23) Protegge il porto dalle onde; 24) Reale, autentico.

SOLUZIONI N. 9

Rebus: Ombre LL, O nidi, Pagli, ara DA: Ombrelloni di paglia rada.

— Ma no, non si preoccupi: ho preso i numeri della sua targa solo per giocarli al lotto...





— Carlo ed io ci siamo fidanzati segretamente... lui non lo sa ancora.

lettere di lavoratori

illustratofiat pubblica le lettere che i lettori gli inviano. Le lettere devono essere firmate anche se, a richiesta dell'interessato, potrà essere omesso il nome. Devono essere concise e trattare — nella misura del possibile — argomenti non strettamente personali, ma tali da interessare gli altri lavoratori. A tutte le lettere sarà risposto, sul giornale o privatamente. Indirizzare a: illustratofiat - posta dei lettori - Corso Marconi, 10 - 10125 Torino.

Vogliamo un lavoro più interessante

Esiste del malcontento in fabbrica e vorremmo illustrare la situazione o meglio la non organizzazione del lavoro. Noi siamo della Meccanica; a diverse linee di montaggio e durante i pasti discutiamo i nostri problemi. Forse non ci credete, ma siamo tutti scontenti perché in quattro anni ci hanno dato lavori che abbiamo eseguito meccanicamente quasi senza pariare e a un certo punto perdevamo persino la nozione di ciò che si faceva.

Sappiamo anche di altri compagni insoddisfatti perché hanno mansioni insignificanti e vorrebbero maggiori responsabilità affinché il loro interesse per il lavoro fosse più vivo. Si lavorerebbe più volentieri e diminuirebbero anche le assenze che tanti fanno appunto per l'incomprensione che hanno da parte dei loro superiori.

Se non ci credete, venite a vedere quante persone avvitano bulloni in linea (tanto per citare un esempio), le quali si muovono parlando e lavorano senza guardare. Questo secondo noi non ci valorizza ma ci considera semplicemente degli automi.

un gruppo di operai della Meccanica

La Fiat e, naturalmente, la direzione della Meccanica di Mirafiori sono ben consce degli inconvenienti lamentati dal gruppo di operai, dovuti alla ripetitività dei compiti, che provoca monotonia e assuefazione. Sono problemi difficili, per la cui soluzione sono in corso avanzati esperimenti. Non è un problema che si può risolvere solo con la comprensione: detto ciò, paragonare un addetto alla linea di montaggio con un automa è però eccessivo. □

Una stella al merito

Il sottoscritto Bernardo Conte, « premio fedeltà », in pensione dal 1964 e residente a Loano, rende noto di essere stato insignito della stella al merito del lavoro dalla Regione ligure il 1° maggio 1974.

Dall'elenco dei nuovi insigniti pubblicato su « illustratofiat » non risulta. Non vorrei essere stato dimenticato.

Bernardo Conte

I ladri a Mirafiori e il parcheggio recintato

Scrivo per segnalare un problema al quale, per fortuna, non sono ancora direttamente interessato. Gli alberi di fronte al palazzo degli uffici di Mirafiori sono carichi di foglie e impediscono la visuale del sottostante parcheggio: i ladri ne approfittano e fanno incetta di ruote di scorta.

Una volta, tanto tempo fa, un sorvegliante Fiat usava girare per i parcheggi in bicicletta, era poco ma a qualche cosa serviva. Sempre una volta, i parcheggi erano cintati e riservati ai dipendenti Fiat, anche quello era poco, ma pure serviva. Oggi il sorvegliante non lo si vede più, oppure gira quando nessuno lo vede, i parcheggi sono aperti a tutti e chi ne fa le spese è il dipendente che lascia l'auto fiduciosamente, ma non troppo, posteggiata nei parcheggi.

E' tanto difficile regolare l'entrata ai parcheggi con un cancello e disporre allo stesso un sorvegliante? Io credo che si farebbe volentieri a meno di qualche comoda entrata, facendo la gimcana tra le file di macchine parcheggiate, ma avere piuttosto la certezza che la macchina sia effettivamente custodita. In ultima analisi, chi ci rimette è la Sai che assicura la maggior parte delle macchine ferme nei parcheggi e quindi, indirettamente, la Fiat.

(lettera firmata)

Risponde la direzione del personale del Gruppo Auto.

« La proposta del lettore di recingere il parcheggio non è purtroppo attuabile. Le vetture dei dipendenti sono, infatti, parcheggiate su suolo pubblico. Alla Fiat non sarebbe quindi consentita l'installazione di una recinzione. Inoltre, bisogna considerare che (affinché tale recinzione abbia un significato) essa dovrebbe avere un unico punto d'ingresso e un unico punto di uscita, con quelle complicazioni facilmente immaginabili, tenuto conto del numero di vetture che normalmente stazionano di fronte ai nostri uffici.

« Da parte nostra viene esercitata una sorveglianza saltuaria. Purtroppo, però, data l'estensione della zona non si può garantire la sicurezza dai furti ». □

Non c'è il due senza il tre

Mi chiamo Radice Carlo. Sono nato a Torino, ho quasi 18 anni e abito in via Pietro Cossa 115-15, Torino. Ho frequentato il corso di disegnatore meccanico (1 anno) serale, alla scuola Piemonte. Il risultato finale è stato: tecnologia 60; meccanica 60; disegno 60; matematica 40. Purtroppo sono stato rimandato in quest'ultima materia, ma io non ho paura perché ora vado a ripetizione da un professore. Forse siete rimasti un po' male, scusatemi ma, in matematica non sono forte.

Vorrei poter entrare nel vostro stabilimento come disegnatore meccanico (attrezzista). Proprio per questo mi hanno consigliato di far domanda a una ditta o industria tanto per far pratica con il disegno, essere più responsabile, e conoscere l'ambiente del disegnatore. Ho pensato alla Fiat, ove lavorano già mio padre e mio fratello, rispettivamente a Mirafiori e alla Spa Stura. C'è un proverbio che dice « non c'è il due senza il tre ». Spero di essere io il terzo.

State sicuri che sono molto ordinato e responsabile. Aggiungo che ho solo più un anno da frequentare e poi ho finito.

Carlo Radice

Il dipartimento assunzione e norme impiegati, al quale « illustratofiat » ha sottoposto la lettera di Carlo Radice, risponde: « Abbiamo provveduto a convocare l'interessato per una prova di disegno, al fine di valutarne le capacità. Poiché Carlo Radice deve completare gli studi, non dispone ancora di tutte le conoscenze professionali necessarie per una sua utilizzazione, come d'altra parte è emerso dalla prova grafica effettuata. Tuttavia, il nominativo potrà essere preso nuovamente in considerazione a diploma conseguito, in relazione anche al perfezionamento dei suoi requisiti professionali ». □

Orario flessibile: ancora una proposta

Rileviamo con profondo rincrescimento che una nostra conquista sociale, l'orario diviso, sta poco a poco annullandosi.

Purtroppo i dipendenti che per motivi di salute non possono consumare il loro pasto alla mensa aziendale o nel famigerato « barachin » sono parecchi e pertanto con l'annullamento della possibilità dell'orario diviso questi nostri colleghi verrebbero a trovarsi in una situazione veramente difficile. Vi sono inoltre ragioni di carattere umano, secondo noi altrettanto importanti, e cioè l'allontanamento dal desco familiare: forse, questo è uno dei pochi momenti della giornata in cui una famiglia si trova riunita. Pertanto proprio per questi motivi ci sembra puerile il voler addurre a problemi di carattere energetico l'annullamento di una alternativa tanto necessaria quale il diviso.

Circa la flessibilità, specialmente in clima di orario continuato, osserviamo che stentiamo a capirne il meccanismo, visto che sin dall'inizio della sua applicazione era facilmente prevedibile che la maggioranza avrebbe scelto l'ora di ingresso che permette di lasciare il lavoro il più presto possibile, perciò la confusione del traffico cittadino all'ingresso e all'uscita degli stabilimenti, è peggio che mai.

Una soluzione al problema si potrebbe ravvisare nella soppressione della discontinuità dell'ora flessibile, causa la sua suddivisione in quarti, dando per contro validità al singolo minuto agli effetti dell'inizio servizio, in modo che chi, per esempio, timbra la sua cartolina orologio poniamo alle ore 8,01, terminerà il turno di lavoro, in caso di orario continuato alle ore 17,01. In questo modo nessuno più penserà a fare la gimcana automobilistica per arrivare entro le ore 8,00 - 8,15 - 8,30 ecc.

un gruppo di impiegati

Quando è stato introdotto l'orario flessibile, la grande maggioranza dei dipendenti aveva optato per l'intervallo di un'ora. A parte questa considerazione rimane valida la necessità di contenere i consumi energetici: l'orario continuato contribuisce a realizzare questo obiettivo, anche perché riduce i viaggi giornalieri dall'abitazione al posto di lavoro.

Per quanto riguarda la proposta dell'abolizione del quarto d'ora nella timbratura del cartellino, possiamo dire che potrebbe essere attuata solamente se vi fosse la rilevazione automatica delle presenze (collegata cioè direttamente con il calcolatore elettronico).

La direzione del personale sta portando avanti degli studi per verificare la concreta possibilità di attuazione di questo nuovo sistema. Bisogna tener presente però che si tratta di un problema piuttosto complesso che non potrà certamente essere risolto dall'oggi al domani ma che richiede tempi abbastanza lunghi. Oggi, con il sistema attuale di conteggio, non è pensabile che si possa seguire il sistema proposto dai lettori. Esso aumenterebbe difficoltà e complicazioni nella lettura dei cartellini. □

Volvera: la diaria non è per tutti

Sono un operaio Fiat. Fino a settembre ho lavorato a Mirafiori, poi, per comodità, abitando a Volvera, ho chiesto e ottenuto di essere trasferito alla Fiat Ricambi di Volvera.

Quello che voglio segnalare è questo: come mai, da quando lavoro a Volvera, non ho più ricevuto uno, dico uno, « illustratofiat »?

Proprio su « illustratofiat », tempo fa, si parlava del nuovo stabilimento di Volvera. C'era scritto che era concessa una diaria di 41 lire all'ora per ogni operaio che si fosse trasferito a lavorare a Volvera.

(lettera firmata)

Non è prevista alcuna diaria per chi abita a Volvera o nel circondario. Le 41 lire l'ora spettano — secondo un accordo sindacale — agli operai della Ricambi Stura che sono stati trasferiti d'ufficio a Volvera e continuano ad abitare a Torino o in altri comuni limitrofi. Nel caso queste informazioni non fossero sufficienti, preghiamo il lettore di rivolgersi all'ufficio analisi lavoro a Volvera, dove potrà ricevere ulteriori chiarimenti. □

Trattato male: ma è giusto?

Sono un dipendente presso la sezione Fiat Osa Lingotto. Mi rivolgo a codesta direzione sperando che siano presi provvedimenti a mio favore. Vorrei innanzitutto iniziare questa mia lettera per chiedervi se è giusto che alla Fiat vi siano certi capisquadra che trattano alcuni operai come persone al di fuori di questa vita civile solo perché sono operai i quali non essendo in ottime condizioni di salute sono stati scartati da certi lavori che non sono più in grado di svolgere.

Se tu fossi un operaio e cercassi di ruffianarti i capi con qualche sorriso, allora saresti guardato meglio e trattato bene anche non facendo la produzione. Se invece tu non fai così allora se ne approfittano.

Io non chiedo che di lasciarmi vivere e che non cerchino di fare i furbi, che mi lascino lavorare senza cercare di far diventare scema la gente per poi farla stufare e costringerla a fare certi gesti che loro aspettano con soddisfazione per poi licenziarla.

Lavoro dall'età di 18 anni alla Fiat e ormai sono quattro anni che la conosco. Ho pure subito un incidente sul lavoro e da allora non sono più stato quello che ero prima di entrarci. Nella vita non chiedo altro che di essere lasciato in pace.

(lettera firmata)

Un anziano e la tessera Enal

E' stato preso un provvedimento contro gli anziani i quali non credo siano stati assenteisti o indisciplinati. E cioè: far pagare la tessera dell'Enal 600 lire che finora ci era regalata.

Mario Ferrero

L'anno scorso la quota di iscrizione al Centro Sportivo era di 350 lire e corrispondeva al costo della tessera Enal. Nulla era richiesto agli anziani. Quest'anno la tessera Enal è aumentata a 600 lire e di conseguenza l'iscrizione al Centro è stata portata a 600 lire.

Gli anziani — a differenza dei dipendenti — hanno però la facoltà (qualora non desiderassero ritirare la tessera Enal) di iscriversi gratuitamente al Centro Sportivo Ricreativo Culturale con la possibilità di partecipare a tutte le attività del Centro e di ottenere in più un servizio gratuito a scelta fra: giochi di sala, filatelia, pesca. □

Riavrò il mio posto tornando da militare?

Sono un operaio della Carrozzeria di Mirafiori, assunto in data 27-9-71, attualmente militare dal 1-4-74 presso il BTG Genio Pionieri Legnano di Verona.

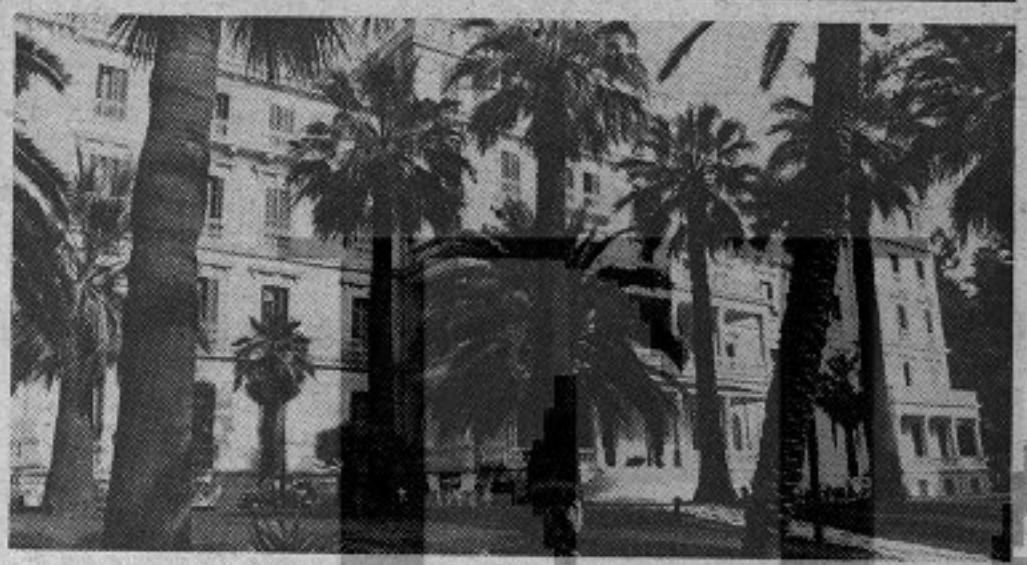
Il mio problema e penso quello di altri giovani operai affezionati al proprio lavoro è quello di non sapere con precisione cosa succederà dopo il servizio militare una volta rientrato in Fiat. Riavrò il mio posto nella stessa officina? Io sono un operaio affezionato alla Fiat perché mi ha accontentato in diverse cose, mi spiacerebbe perdere ciò che ho acquistato con la buona volontà e l'impegno, anche in un periodo abbastanza scabroso. Ora può « illustratofiat » darmi una risposta precisa in merito, tenendo conto anche dei continui cambiamenti in corso nell'azienda?

Antonio Binetti

Risponde il Servizio del personale della Carrozzeria, Mirafiori.

« Al rientro dal periodo di leva, Antonio Binetti ritornerà, salvo imprevedibili circostanze, alla sezione in cui era stato assunto e compatibilmente con le esigenze tecnico-produttive e organizzative, sarà reinserito nell'officina di provenienza o in altra con lavori similari. Logicamente, in momenti critici come questi, non possiamo fare previsioni a medio e lungo termine. E' e sarà nostro interesse dare, nei limiti del possibile, un lavoro confacente alle esigenze tecnico-fisiche a ogni lavoratore che presta la sua opera presso di noi ».

Grandi invalidi a Ospedaletti



Sono pensionato per invalidità e nell'anno 1972 sono stato ospite a Ospedaletti nella casa di soggiorno.

All'inizio di quest'anno ho creduto di rinnovare la domanda di soggiorno ma mi fu risposto che ne avrei avuto diritto soltanto se fossi stato un grande invalido. E, siccome io non lo sono, ho lasciato tutto senza pensarci più, rallegrandomi di essere un invalido senza il « grande ».

Ma ora ricevo di tanto in tanto cartoline di persone conosciute, che non sono grandi invalidi e che usufruiscono ugualmente di questo soggiorno. Non so se nelle regole dell'avvicendamento sia cambiato qualche cosa, oppure sia un caso. E' possibile avere un chiarimento?

(lettera firmata)

Risponde la Presidenza del Gruppo Anziani.

« Nella casa di soggiorno marino "Vittorio Valletta" di Ospedaletti, inaugurata nel 1970, dimorano ogni anno — con una permanenza di 15 giorni — circa 4 mila 500 persone. Possono far domanda di soggiorno (con qualche limitazione) i circa 18 mila anziani in pensione (con facoltà di farsi accompagnare dal coniuge) e circa 5 mila 600 vedove.

«Gli anziani che non hanno mai soggiornato ottengono la prenotazione nel mese di loro gradimento; i posti ancora disponibili vengono assegnati agli anziani che richiedono il secondo soggiorno. Il terzo soggiorno, iniziato con il 1974, è stato accordato fino all'esaurimento dei posti disponibili ai grandi invalidi e ai più anziani in età. Nel 1975 verrà concesso ai nati nel 1904 e anni precedenti.

« Il lettore aveva già fruito di un primo soggiorno dal 9 al 23 novembre del 1970, e perciò come aspirante al terzo soggiorno, dovrà attendere il suo turno ». □

I nuovi livelli alla Carrozzeria

Siamo un gruppo di operai dei servizi di manutenzione della Carrozzeria, rammaricati per come sono stati distribuiti recentemente i livelli di categoria. La maggioranza dei nuovi livelli è stata assegnata a un turno a cui appartiene un delegato; non solo ma sono stati assegnati addirittura il doppio dei livelli nei confronti dell'altro turno, senza parlare di altre squadre che sono state praticamente escluse. Tale discriminazione, senza togliere il merito ai promossi, mortifica gli altri rimasti indietro.

Questo nostro disappunto non ha un indirizzo diffamatorio, tutt'altro, ma ne contestiamo il metodo, in quanto se c'è una scelta, questa deve essere estesa a tutto il complesso e non a una piccola cerchia. E' inutile che sia stato abolito un sistema, per farne subentrare un secondo, forse peggiore.

(seguono 10 firme)

La Direzione Relazioni Sindacali risponde:

« L'azienda, nei mesi immediatamente successivi alla stipulazione definitiva del contratto e dell'accordo integrativo del 9 marzo 1974, ha esaminato le mansioni svolte da ogni operaio procedendo all'assegnazione delle nuove categorie in base alle declaratorie, ai profili e agli esempi contenuti nel contratto nazionale. Le organizzazioni sindacali dei lavoratori hanno chiesto e ottenuto di poter verificare i criteri per l'applicazione dell'inquadramento unico attuato dall'azienda. Tale verifica — per gli operai — si svolge (ed è tuttora in corso) con i comitati qualifiche istituiti in ogni sezione o stabilimento in seguito all'accordo 5 agosto 1971 ». □

Amare la terra anche quella nei vasi

Su uno degli ultimi numeri di «illustratofiat» avete pubblicato nelle rubriche un articoletto intitolato « Insalata e aromi sul balcone ». Il consiglio indirizzato soprattutto a coloro che abitano in città era lodevole in quanto consentiva di avere sempre un po' di verdura fresca in casa.

Io abito a Brescia e sono uno dei privilegiati che hanno un po' di terra attorno all'alloggio. Posso così seminare nel mio orticello. Prima dell'autunno semino l'insalata per l'inverno e trapianto le varietà di ortaggi da cuocere e le copro con fogli di plastica. In questo modo io e la mia famiglia abbiamo verdura per tutto l'inverno. Mi sono specializzato a curare le pianticelle di frutta come i peri a spalliera, le piante d'amarena, gli albicocchi, i pruni e le viti a pergola. Dedico tutto il tempo libero a questo mio orto-frutteto e riesco anche a mettere via per l'inverno, in vasi di vetro, frutti e verdure. Tutto questo lo dico perché penso che sarebbe bello e utile se la gente amasse di più la natura e se imparasse a far rendere la terra, anche quella contenuta nei vasi sul balcone.

Una frase sbagliata

Mi riferisco all'intervista pubblicata su « illustratofiat » del mese di settembre, inerente al ruolo dell'assistente sociale.

Nell'intervista è stato scritto « quest'anno siamo riusciti a far assegnare alloggi adatti a numerose famiglie », mentre in effetti tale frase doveva essere intesa « sono stati assegnati alloggi a dipendenti Fiat ». Dette assegnazioni sono avvenute tramite gli enti preposti a tale compito e non tramite le assistenti sociali.

Anna Maccarino

"Quanti sono alla Fiat i lavoratori del Sud?"

Sono un operaio calabrese trapiantato a Torino da 14 anni: sono stato assunto alla Fiat nel 1964, e da allora lavoro alla Mirafiori in un reparto della lastroferratura. Discutendo con alcuni compagni di lavoro sul contributo dato da noi meridionali allo sviluppo di Torino e della Fiat, a parte le solite polemiche tra «terroni e polentoni», è nata in noi la curiosità di sapere quanta gente è venuta dal Sud trovando lavoro in Fiat, a Torino e provincia. A me sembra che gli spostamenti al Nord abbiano avuto il loro culmine nel triennio '67-'69 in concomitanza con l'avviamento produzione di Rivalta. Il fenomeno continua tuttora?

(lettera firmata)

La direzione del personale risponde: proprio negli anni in cui è stata avviata la produzione nel nuovo stabilimento di Rivalta ci sono state le assunzioni più numerose: difatti nel 1967 sono stati assunti 12.738 operai di cui il 52,1% meridionali, nel 1968 i nuovi assunti sono stati 16.641 con 63,9% di meridionali mentre nel 1969 si è toccato il « tetto » delle 27.737 assunzioni delle quali il 75,8 per cento riguardava operai originari del Sud.

Negli anni successivi le assunzioni sono calate sensibilmente e sono state oltretutto bilanciate dal «turnover». Nel 1973, ad esempio, ci sono state 9418 assunzioni mentre gli operai che hanno lasciato l'azienda per limiti d'età o per dimissioni volontarie sono stati 9573. La percentuale di operai originari del Mezzogiorno è sempre comunque altissima (74,5%) anche nelle assunzioni del '73. Resta inteso che quando si parla di meridionali assunti alla Fiat s'intende « nati o provenienti dal Sud », fra i quali ci sono quelli già residenti o anche solo domiciliati al Nord. □

Poche speranze per passare impiegato

Sono un operaio appartenente alla Meccanica Mirafiori, con sei anni di anzianità, desideroso di migliorare la mia posizione. Pur avendo dei buoni requisiti, ho sempre tardato a presentare domanda per passare impiegato, sapendo che la strada sarebbe stata un po' difficile. Non per questo, mi sono arreso. Così il 16 settembre 1973 inoltrai domanda per il passaggio da operaio a impiegato. Ho atteso pazientemente per otto mesi, senza esito di sorta. Dietro sollecito, ho ottenuto un colloquio con l'incaricato delle relazioni con il personale dell'officina 83 e poi con un incaricato dell'ufficio personale della Meccanica. Dai colloqui avuti, mi sono congedato un po' deluso, per le vaghe promesse ricevute. Vorrei che non fosse stata una presa in giro.

Sono scoraggiato, demoralizzato, non lavoro più con tanta soddisfazione, con gioia, pensando di rimanere dimenticato e sempre allo stesso posto senza possibilità di miglioramento.

A volte penso di licenziarmi. Ma perché, poi dico, dovrei licenziarmi? Perché dopo sei anni di anzianità e di collaborazione, dovrei abbandonare il desiderio di una giusta aspirazione? Ma sono sicuro che la direzione non vuole scontenti, credo quindi che penserà anche alla soluzione del mio problema.

(lettera firmata)

Risponde la direzione del personale della Meccanica.

«Esistono purtroppo grosse difficoltà, in quanto la necessità di personale impiegatizio amministrativo è piuttosto scarsa e viene assunto solo in sostituzione di impiegati dimissionari o trasferiti. Assicuriamo comunque di tenere in evidenza la pratica e di informare il dipendente non appena vi sarà la possibilità di inserirlo negli organici impiegatizi ». □

Il « premio fedeltà » non è stato abolito

Sono vedova di un anziano Fiat di Modena dal 1969 e sono molto preoccupata perché ho letto su « illustratofiat » che non viene più corrisposto il premio di fedeltà agli anziani che abbiano maturato la anzianità entro il 1973 (cioè prima del 1974). E per noi vedove che cosa avete deciso? Anche a noi, dopo averci trattenuto il 10 per cento sul già misero sussidio o soccorso, non ci date più niente? Premetto che fra noi quella che percepisce la pensione Inps più alta prende 61 mila lire mensili e con i tempi che corrono e la vita più cara ogni giorno non c'è da stare allegri, anzi c'è da piangere. Siamo tutte sulla sessantina e passa, sole, senza altro reddito e molte come me in precarie condizioni di salute e perciò non possiamo nemmeno andare a pulire le scale ai ricchi (unico lavoro che noi vecchie potremmo fare per tirare avanti) per mancanza appunto di salute.

(lettera firmata)

Il « premio fedeltà » non è stato abolito: lo riceve chi è andato in pensione e chi vi andrà quest'anno o in quelli a venire. « illustratofiat » aveva pubblicato un servizio e alcune lettere sul premio venticinquennale agli operai che ancora lavorano. Non ha niente a che vedere quindi con il « premio fedeltà » o con la « cassa soccorso ».

La Presidenza del Gruppo Anziani fa presente inoltre che tutte le persone che beneficiano di una pensione minima potranno fare ricorso, nella denuncia di fine anno, e ottenere il rimborso della trattenuta del 10 per cento. E' in corso, infine, un'azione con il patronato Anla (Associazione nazionale lavoratori anziani) per la verifica della costituzionalità della legge fiscale sulle pensioni Inps e a maggior ragione sui « premi fedeltà » e « cassa soccorso ». Ci auguriamo che la legge fiscale possa essere modificata e che la trattenuta venga eliminata. □

illustratofiat non fa politica?

Qualche anno fa, quando l'*illustrato* cambiò gestione, ebbi modo di esternare il mio entusiasmo in una lettera gentilmente pubblicata con il titolo: « Un giudizio positivo ».

Infatti il nuovo giornale si presentava in una forma più snella, moderna, aperta, soprattutto più dialogante. Ma io mi auguravo, come ebbi a dire, che il nuovo giornale fosse anche formativo, cioè aiutasse i lavoratori a meglio comprendere le realtà economiche, spiegando i pericoli di illusorie avventure ideologiche. Sotto questo aspetto mi pare che il giornale sia stato poco combattivo, la riluttanza a trattare argomenti politici gli ha impedito di essere formativo. Eppure oggi tutti fanno politica dichiarata: giornaletti, volantini, Taxe-Bao, tutti i mezzi sono buoni, si gestiscono i sindacati con la politica, le scuole, i corsi di recupero, perfino gli asili, e se la forma è puerile, maggiore è la sua efficacia.

Soltanto l'*illustrato* è rimasto apolitico, forse per non inasprire i conflitti, ma la forma del giornale aziendale sfuma in un atteggiamento noncurante, da élite, sfiora il rifiuto del dialogo con la base, può sembrare connivenza unidirezionale. E alla distanza il mio giudizio è mutato: la crisi di cui tutti noi e l'azienda siamo responsabili e vittime conferma quanto in esso c'è di negativo.

Carlo Cavagna

Il lettore ha ragione: oggi tutti fanno politica. Ha anche ragione nel notare che illustratofiat *è apolitico. Ma questo non vuol dire che il nostro giornale non « fa politica », e onestamente crediamo che non possa, non debba essere ragione di rimprovero.*

Cerchiamo di spiegarci:

1) un giornale aziendale ci sembra che debba affrontare, esaminare, discutere i problemi che toccano e interessano i dipendenti dell'azienda e l'azienda stessa. Al limite — ove possibile — deve raccogliere, suggerire, proporre soluzioni;

2) un giornale aziendale non può e non deve però sposare la tesi di uno o dell'altro partito, proprio perché deve rispettare tutte le opinioni democratiche e deve raccogliere e dar possibilità di espressione a tutte le idee.

Il lettore sostiene che il nostro giornale «fuma in un atteggiamento noncurante, da élite, sfiora il rifiuto del dialogo con la base ». E' un'opinione, e quindi la rispettiamo. Ma non ci si chieda di condividerla, perché siamo invece proprio convinti — in buona fede — di non aver un atteggiamento noncurante, come non ci sentiamo élite, né rifiutiamo il dialogo. Al contrario cerchiamo di riflettere sul giornale tutte le preoccupazioni (e sono molte) nostre e dei nostri lettori; cerchiamo di raccogliere e pubblicare tutte le opinioni e le voci, e di dar risposta a tutte le richieste, come crediamo sia testimoniato — bene o meno bene: questo sta proprio ai lettori giudicarlo — in ogni numero di illustratofiat.

La lettera del lettore Cavagna ci stimola comunque a impegnarci sempre di più nel nostro lavoro che è trasmettere le informazioni dall'azienda alle maestranze e dalle maestranze all'azienda, affrontare con lealtà e senza paternalismi o partiti presi, problemi legati alla nostra vita quotidiana di lavoro, all'occupazione, ai salari, al modo di vivere in azienda e fuori. E' un impegno al quale illustratofiat *ha sempre cercato di essere fedele con la massima onestà e al quale resterà fedele. I lettori ci devono giudicare a ogni occasione.*